

PLUi

PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL

Construire ensemble Grand Paris Seine & Oise

I – RAPPORT DE PRESENTATION

Partie 4 – Evolution du PLUi

4.2 Additif au rapport de présentation

Arrêté ARR 2021_099 du 15/12/2021 portant sur la mise à jour n°2 du PLUi.



SOMMAIRE

Arrêté préfectoral n°78-2021-07-09-00009 du 9 juillet 2021 relatif au projet de requalification de la RD190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine emportant mise en compatibilité du PLUi.

**Mise en compatibilité du PLUi suite à la déclaration d'utilité publique
(MEC DUP) relative à la requalification de la RD190**

Requalification de la RD190

COMMUNES DE CARRIERES-SOUS-POISSY ET TRIEL-SUR-SEINE

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE

Pièce H03 : Dossier de mise en compatibilité du document
d'urbanisme intercommunal

Juin 2020



Yvelines
Le Département



SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	1307
2. PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE	1308
2.1. Objet de la procédure	1308
2.2. Déroulement de la procédure	1308
2.3. Contenu du dossier de mise en compatibilité	1308
2.4. Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	1311
3. NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET	1312
3.1. Objectifs du projet.....	1312
3.1.1. Etat des lieux, contexte et besoins identifiés	1312
3.1.2. Objectifs du projet	1314
3.2. Rappel des études antérieures	1314
3.3. Présentation du projet.....	1316
3.3.1. Principes d'aménagements.....	1316
3.3.2. Insertion environnementale du projet	1319
3.3.3. Equipements	1319
3.3.4. Aménagement des modes doux	1321
3.3.5. Aménagements paysagers	1323
3.3.6. Assainissement	1323
4. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PROJET DE DOCUMENT D'URBANISME INTERCOMMUNAL	1326
4.1. Le document d'urbanisme à venir	1326
4.1.1. Zonages.....	1326
4.1.2. Emplacements réservés du PLUI.....	1332
4.1.3. Le projet d'aménagement et de développement durable.....	1333
4.1.4. Les orientations particulières d'aménagement	1335
4.2. Conclusion sur la compatibilité du projet.....	1340
4.3. Les contraintes réglementaires	1340
5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI.....	1341
5.1. Principe retenu pour la mise en compatibilité.....	1341
5.2. Evolution du plan de zonage induite par le projet	1341
5.3. Evolution du tableau des emplacements réservés.....	1346
6. COURRIER DE L'ETAT RELATIF A L'EMPLACEMENT RESERVE DE L'A104	1348

1. PREAMBULE

La pièce H présente les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (en vigueur au moment de la rédaction du dossier) ainsi que du PLUI de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) (en projet au moment de la rédaction du dossier), afin de permettre la réalisation du projet de requalification de la RD190 sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, dont la Maîtrise d’Ouvrage est assurée par le Conseil Départemental des Yvelines.

Cette pièce se compose de 3 sous-dossiers, un par commune et un pour le PLUI :

- H01 : Dossier de mise en compatibilité du document d’urbanisme de Carrières-sous-Poissy ;
- H02 : Dossier de mise en compatibilité du document d’urbanisme de Triel-sur-Seine ;
- H03 : Dossier de mise en compatibilité du document d’urbanisme intercommunal GPS&O.

Le présent sous dossier H03 a pour objet la prise en compte du projet de requalification de la RD190 au sein du projet de Plan Local d’Urbanisme Intercommunal (PLUI) couvrant les communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine et porté par la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

La procédure relative à la mise en compatibilité des documents d’urbanisme est menée conjointement à la déclaration d’utilité publique : l’enquête publique est assurée par l’enquête préalable à la DUP.

Le projet est compatible avec le projet de PLUI, mais pour s’assurer la maîtrise des emprises nécessaires au projet, le Département souhaite ajouter un emplacement réservé. Une mise en compatibilité est donc nécessaire pour intégrer ce nouvel emplacement.

2. PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

2.1. OBJET DE LA PROCEDURE

Conformément aux articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Afin de permettre la réalisation du projet, la procédure de mise en compatibilité a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

La procédure de mise en compatibilité est régie par les articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme. Dans le cas d'une mise en compatibilité menée avec une déclaration d'utilité publique, la procédure est conduite par le Préfet.

2.2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

➤ L'examen du dossier par le préfet

Le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLUI approuvé et engage la procédure conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme.

➤ La réunion d'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête

Avant l'ouverture de l'enquête, le préfet organise une réunion d'examen conjointe sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLUI, regroupant :

- L'Etat ;
- Les communes concernées ;
- L'Établissement Public de Coopération Intercommunal chargé du Schéma de Cohérence Territoriale ;
- L'Établissement Public de Coopération Intercommunal compétent en matière de Programme Local de l'Habitat ;
- La Région ;
- Le Département ;
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains ;
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et de l'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture) ;
- A leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint, un procès-verbal est dressé. Il est joint au dossier d'enquête.

➤ L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune concernée dès lors que l'opération n'est pas compatible avec les dispositions de ce plan.

➤ L'avis du Conseil Municipal

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sous soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. Passé ce délai, son avis est réputé favorable.

➤ La déclaration d'utilité publique

L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

2.3. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

Il comprend les documents suivants :

- Une notice explicative de présentation, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à l'enquête. Elle aborde deux sujets :
 - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune ;
 - Les incidences du projet sur le PLUI et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation ;
- Les extraits du document graphique du règlement (plan de zonage et emplacements réservés) concernés par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet ;
- L'extrait des annexes au PLUI du PLUI listant les emplacements réservés présents sur la commune.

Les autres pièces de ce document d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

A noter que les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale au cours de leur élaboration, de leur révision et lors de leurs mises en compatibilité si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement (article R.104-8 du Code de l'environnement).

A noter que les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale au cours de leur élaboration, de leur révision et lors de leurs mises en compatibilité si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement (article R.104-8 du Code de l'environnement).

Le choix du Département a été fait de créer un emplacement réservé pour sécuriser les emprises du projet.

Le projet prend place en grande partie sur les emprises actuelles de la RD190 et ses accotements. Le projet n'est pas de nature à obérer les possibilités d'évolution de l'aménagement du territoire (urbanisme, agricole, ...). A ce titre, le maître d'ouvrage n'a pas sollicité l'avis de l'Autorité environnementale relatif à l'examen au cas par cas et n'a pas inclus d'évaluation environnementale dans le dossier de mise en compatibilité.

Cependant, selon l'article R122-27 du code de l'environnement : « *En application de l'article L. 122-14 du code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20.* »

Les éléments de la mise en compatibilité du PLUI de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise traduisent les intentions du projet de requalification de la RD190. La démarche d'évaluation environnementale menée pour le projet s'applique également à la mise en compatibilité du PLUI. L'évaluation environnementale du projet fait l'objet de la Pièce G du présent dossier. Cette dernière contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20 du code de l'environnement, rappelés dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Contenu demandé par l'article R.122-20 du code de l'environnement

ARTICLE R.122-20 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT		CHAPITRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT
1°	Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale	Pièces C et E
2°	Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés	Pièce G (Etat initial)
3°	Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2°	Pièces C et G (Présentation du projet)
4°	L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement	Pièces C et G (Présentation du projet)
5°	L'exposé : a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ; b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4.	Pièce G (Incidences mesures)
6°	La présentation successive des mesures prises pour : a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ; b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ; c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité. Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.	Pièce G (Incidences mesures)
7°	La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus : a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ; b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées.	Pièce G (Incidences mesures)
8°	Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré	Pièce G (Incidences mesures)
9°	Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code.	<i>Non concerné</i>

2.4. TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité des PLUI est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L. 153-59 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme, créés par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

➤ Article L.153-54 du Code de l'Urbanisme

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

➤ Article L.153-55 du Code de l'Urbanisme

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

- 1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :
 - a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
 - b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
 - c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

➤ Article 153-56 du Code de l'Urbanisme

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

➤ Article L.153-57 du Code de l'Urbanisme

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

- 1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
- 2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

➤ Article L.153-58 du Code de l'Urbanisme

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;
- 4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

➤ Article L.153-59 du Code de l'Urbanisme

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L.153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

➤ Article R.153-14 du Code de l'Urbanisme

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

3. NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

3.1. OBJECTIFS DU PROJET

3.1.1. Etat des lieux, contexte et besoins identifiés

3.1.1.1. La RD190 : une circulation difficile et peu sécurisée pour les différents usagers

La boucle de Chanteloup est formée dans un méandre de la Seine. Elle est de ce fait isolée par le fleuve qui constitue une frontière naturelle et les franchissements y sont peu nombreux.

Actuellement, les moyens de transports mis à dispositions sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ne sont pas suffisants pour répondre à la demande croissante des habitants. A ce titre, la majeure partie des déplacements domicile-travail s'effectuent en véhicules personnels, générant des problématiques de saturation de trafic sur la RD190 aux heures de pointe du matin et du soir, notamment à l'extrémité Sud (direction Poissy).

Le trafic est de l'ordre de 3 000 véhicules à l'heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS) (les deux sens de circulation confondus) sur le pont de Poissy (2018) et de 1 200 à 1 400 véhicules à l'HPM et à l'HPS (les deux sens de circulation confondus) sur la section interurbaine (au sud de la RD1). Le trafic poids-lourds est de l'ordre de 13% sur la partie interurbaine, occasionné notamment par les activités situées le long de la RD190 (usine du SIAAP, ONYX, AZALYS, zones d'activités...).

Ainsi, la RD190 entre le nouveau pont de Triel-sur-Seine et le pont de Poissy, présente actuellement des difficultés de circulation, de manière prépondérante le matin. Des difficultés de circulation sont également constatées sur la RD22 et la RD55 au droit des intersections avec la RD190. Le matin, la RD190 est alimentée de façon importante en direction de Poissy par ces deux RD.

Le soir, les retenues sont beaucoup plus ponctuelles et sont localisées dans le sens Sud vers Nord, en amont de la RD55 et en amont du carrefour à feux avec l'avenue Vanderbilt.

Par ailleurs, des zones accidentogènes sont recensées au droit de la RD190 et l'état des lieux de cette dernière a mis en évidence la présence de nombreuses dégradations, dont des fissurations significatives de la chaussée. Au droit de la section interurbaine plusieurs accès se font directement sur la RD190, notamment de riverains augmentant les risques de collisions.

De plus des opérations d'aménagements sont prévues de part et d'autre de la RD190 (ZAC Carrières Centralité en section urbaine et la ZAC Ecopole en section interurbaine). Ces dernières seront sources de déplacements supplémentaires, nécessitant un niveau de service satisfaisant de la RD190 pour l'ensemble des modes de déplacements.

Les transports en commun constituent le second moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au lieu de travail. La gare de Poissy est fortement sollicitée par les actifs du fait de la présence du Réseau Express Régional (RER A) permettant de desservir Paris avec des fréquences de trains relativement importantes. La gare est desservie par des lignes de bus empruntant partiellement ou en totalité la RD190. De nombreux projets étant étudiés dans le secteur (prolongement du RER E, Tram 13 Express, projets de ZAC, etc.), le nombre de personnes souhaitant se rendre à la gare de Poissy va fortement augmenter à l'avenir. Pour répondre à cette augmentation du besoin, les conditions de circulation sur la RD190 vont devoir être satisfaisantes et notamment pour les bus afin qu'ils ne soient pas piégés dans les embouteillages, pénalisant leurs temps de parcours.

Concernant les modes de déplacements doux (piétons et cycles), il existe une disparité des aménagements présents sur l'ensemble du territoire de la boucle de Chanteloup. Dans les secteurs aménagés récemment (zone urbaine de Carrières-sous-Poissy), comme celui du quartier des Bords de Seine, les rues présentent des aménagements qualitatifs et conformes aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite). En revanche, plus au Nord, dans le secteur de la rue de la Reine Blanche, la RD 190 et les voiries locales présentent des aménagements non adaptés aux circulations douces : enrobé de mauvaise qualité voire absent, absence de piste cyclable. Enfin, les liaisons douces interquartiers et notamment au droit du carrefour RD55-RD190 en entrée de ville de Carrières-sous-Poissy sont peu lisibles, voire inexistantes.

Pour améliorer les conditions de desserte et de transport dans ce secteur, et au vu des projets de développement urbains prévus à Carrières-sous-Poissy, notamment la ZAC Carrières Centralité (activités et logements), la ZAC Ecopôle et l'augmentation de l'intérêt du pôle gare de Poissy avec l'arrivée du Tram 13 Express et d'EOLE, il est opportun de requalifier la RD190 afin d'assurer une meilleure desserte du pôle gare, de mettre en place une continuité des itinéraires pour les modes actifs et d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers.

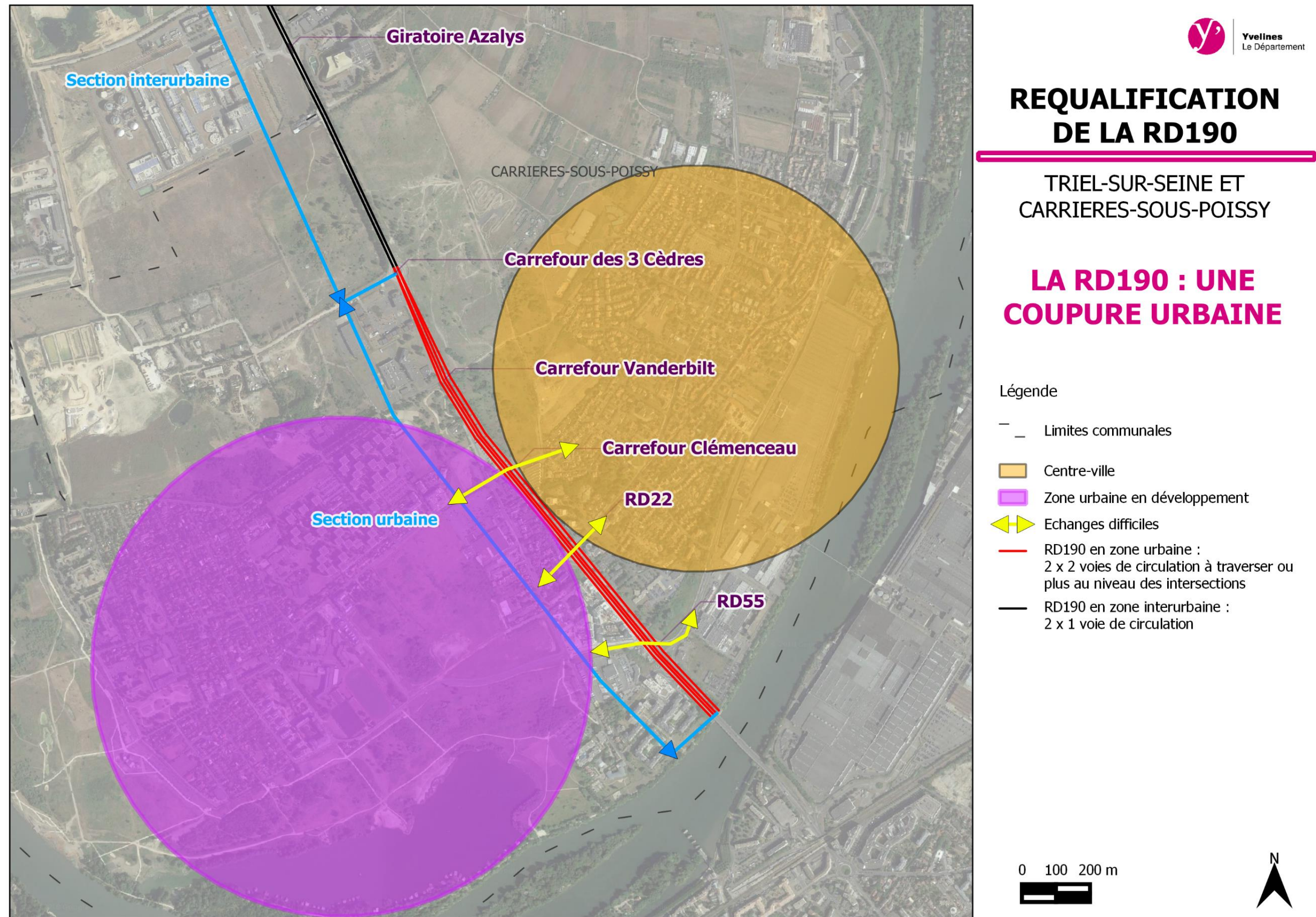
3.1.1.2. La RD190, une coupure urbaine au sein de Carrières-sous-Poissy

Dans sa partie Sud, la RD190 coupe littéralement la zone urbanisée de Carrières-sous-Poissy : il y a très peu de liens entre les quartiers Est et Ouest. Les traversées par les modes doux sont peu lisibles et peu aisées. En effet, à cet endroit la RD190 est composée d'une 2 fois 2 voies de circulations avec la présence d'une 3^{ème} voie de circulation dédiée à certains mouvements tournants venant encore élargir l'axe au droit des carrefours.

De part et d'autre de la RD, les cheminements piétons ne sont pas continus et bien identifiés (délaissés sans revêtement, trottoirs de largeur variable, accotement de nature variable, ...).

La requalification de la RD190 est une opportunité pour redonner un caractère plus urbain à l'axe afin d'accompagner l'évolution du territoire de part et d'autre de l'axe et d'identifier pour chaque mode un cheminement plus lisible et sécuritaire (carrefour compacté, optimisation largeur de voies, cheminements piétons et cycles dédiés, site propre pour les bus).

Figure 1 : La RD190, une coupure urbaine



3.1.2. Objectifs du projet

Le projet a été défini de manière à prendre en considération l'ensemble des contraintes identifiées : concentration des flux de circulation sur la RD190, axe principal de desserte de la boucle de Chanteloup, flux pénalisants les transports en commun, absence d'une continuité des itinéraires pour les modes doux, axe très « routier » ...

Le projet a pour objectifs :

- De renforcer et améliorer la desserte par les bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy ;
- De « recoudre » le tissu urbain traversé par la RD190 et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration du cadre de vie ;
- D'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD190, pour l'ensemble des usagers ;
- De permettre la requalification de l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy et de favoriser les échanges multimodaux (train, bus, vélos, piétons).

Une attention particulière sera portée à l'insertion du projet dans son environnement, par un traitement qualitatif, dans un souci d'amélioration du cadre de vie des riverains et usagers.

Avec la requalification de la RD190, les conditions de circulation seront améliorées tant en termes de fluidification du trafic qu'en terme de sécurité. Les carrefours seront notamment compactés et rendus plus lisibles pour l'ensemble des usagers. Les stationnements et les insertions sur la RD seront rétablis au droit des intersections et via les contre-allées créées, assurant ainsi une sécurité de circulation pour l'ensemble des usagers.

Le projet contribuera également à l'amélioration de l'offre en transports sur le territoire de Seine-Aval et en particulier au sein de la boucle de Chanteloup via la création d'un transport en commun en site propre (TCSP en section urbaine). Celui-ci, sera intégré au tracé de la RD 190, colonne vertébrale de la boucle, et permettra notamment de fluidifier l'accès au pôle gare de Poissy qui va connaître une très forte augmentation de sa fréquentation dans les années à venir.

Le projet assurera par ailleurs une continuité des circulations douces sur tout son linéaire : trottoirs et pistes cyclables au Sud en section urbaine, et voie verte au Nord en section interurbaine, (en complément des aménagements réalisés dans le cadre de la ZAC Ecopôle).

La requalification de la RD 190 permettra d'améliorer la desserte du territoire de la boucle de Chanteloup et le fonctionnement de la ville, en particulier en reliant les différents quartiers et en permettant à tous de circuler aisément et en sécurité avec des équipements accessibles aux PMR. Le projet sera par ailleurs adapté au contexte futur, en prenant en considération les projets d'aménagements en cours d'étude sur le territoire.

3.2. RAPPEL DES ETUDES ANTERIEURES

En 2007, l'État et le Conseil Régional d'Île-de-France ont identifié le développement de territoire de Seine-Aval, regroupant 51 communes, comme priorité nationale. Une Opération d'Intérêt National (OIN) a donc été initiée.

L'OIN définit pour ce territoire les objectifs suivants :

- Le développement économique, notamment technologique et industriel ;
- Le logement avec un objectif de 2 500 logements neufs par an ;
- L'amélioration du réseau et de l'offre de transports ;
- La mise en valeur de l'environnement et l'exigence environnementale.

A ce titre, L'EPAMSA (Etablissement Public d'Aménagement Mantois Seine Aval) a été mandaté pour la direction des projets de l'OIN.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de requalification de la RD190, objet du présent dossier.

En 2007, un premier projet de requalification de la RD190 avait été défini et consistait à requalifier la route à 2x2 voies sur l'ensemble du linéaire, sans intégrer de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

En 2010, à la suite de l'aboutissement des réflexions menées par l'EPAMSA et la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine (CA2RS) sur le développement de la boucle de Chanteloup, un TCSP a été intégré au projet uniquement en section urbaine de la RD190. C'est sur ce secteur qu'une situation très chargée en trafic est constatée aux heures de pointe du matin et du soir. En effet, les enjeux d'aménagement sur ce secteur en devenir nécessitent la définition d'un projet d'intégration urbaine avec la prise en compte des aménagements connexes et des différents modes de déplacement (TCSP, cycles, piétons, circulation automobile).

Une étude de faisabilité a alors été réalisée par EGIS en octobre 2012. Les objectifs visés par le projet de requalification de la RD190 portent sur la mise en place d'un TCSP pour améliorer la desserte vers le pôle gare (stabilisation des temps de parcours des bus), la requalification du secteur avec la mise en place d'aménagements pour les modes doux (pistes, traversées sécurisées). L'un des enjeux est également de recoudre le paysage des quartiers Est et Ouest de la commune de Carrières-sous-Poissy aujourd'hui séparés par une RD190 aux codes très routiers.

Bien que situés dans le même secteur, ses objectifs sont différents de ceux du projet de liaison RD30-RD190, projet déclaré d'utilité publique par arrêté du 8 février 2013 et qui vise à assurer un maillage des routes départementales en créant une nouvelle desserte routière Ouest/Est avec un nouveau franchissement de la Seine. Aussi, les deux projets sont étudiés de manière dissociée et font chacun l'objet d'un dossier, tout en s'assurant qu'ils soient compatibles en termes de réalisation dans le temps.

Le 25 novembre 2013, la Région Île-de-France et le STIF ont acté que le CD78 serait le maître d'ouvrage pour la présente opération de requalification de la RD190. Elle est alors inscrite, pour la partie intégrant le TCSP, au Contrat de Plan Région Département (CPRD) avec un cofinancement de la Région Île-de-France (40%), du CD78 (40%) et de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) (20%).

Un premier diagnostic de l'état initial de l'environnement avait été mené en 2012. Il a été mis à jour en 2015 lors de la réalisation des études préliminaires. Celles-ci ainsi que les principes du projet ont été présentés fin 2015 aux acteurs locaux. A l'issue des réunions menées, des études complémentaires ont été réalisées et le projet a fait l'objet d'adaptations. Les résultats ont alors été présentés aux acteurs locaux et partenaires en janvier 2017.

A l'issue de cette concertation avec les communes, les conseils municipaux de Triel-sur-Seine et de Carrières-sous-Poissy ont rendu un avis favorable au projet de requalification de la RD190 par délibérations respectives du 28 juin 2017 et du 14 juin 2017. Les modalités de la concertation ont également été approuvées lors de ces délibérations.

Le 29 juin 2017, les caractéristiques du projet ont également été approuvées par le Conseil communautaire de GPS&O. Enfin, le Dossier de Prise en Considération modificatif du projet et les modalités de la concertation ont été approuvés par le Conseil Départemental le 30 juin 2017.

La concertation publique a eu lieu du 8 janvier au 16 février 2018 dans les mairies des communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Deux réunions publiques ont été organisées, le 18 janvier 2018 à Triel-sur-Seine et le 29 janvier 2018 à Carrières-sous-Poissy. Lors de cette concertation, l'opportunité du projet n'a pas été soulevée ni remise en question, et quelques adaptations ont été apportées.

3.3. PRESENTATION DU PROJET

3.3.1. Principes d'aménagements

Les principes d'aménagements ont été pensés en tenant compte de l'environnement paysager du projet. L'aménagement sera donc différent :

- En section urbaine, section fortement urbanisée sur la partie délimitée par carrefour RD55, en sortie Nord du pont de Poissy, et le carrefour Clémenceau puis une section dont l'urbanisation est en devenir, assurant une transition depuis le carrefour Clémenceau jusqu'au carrefour des 3 Cèdres. Cette section sera accompagnée de la plantation de 4 alignements d'arbres.
Cette section comprend 5 carrefours à feux (carrefour des 3 Cèdres inclus) ;
- En section périurbaine, section peu urbanisée occupée par de vastes friches périurbaines. A cet endroit, la RD 190 dessert des entreprises liées à l'extraction et la fabrication de matériaux de construction et présente un fort trafic poids lourds, comprenant des véhicules de Transports de Matières Dangereuses (TMD). Ce contexte demande leur prise en compte et des précautions en termes d'aménagements pour les piétons et leur sécurisation. 1 intersection est recensée sur cette section (Azalys).

Figure 2 : Plan synoptique, vue d'ensemble

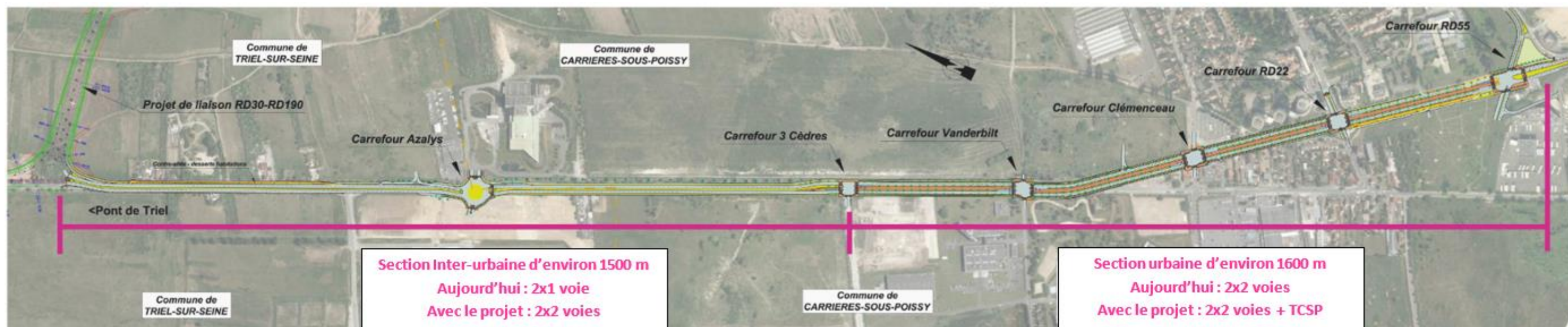
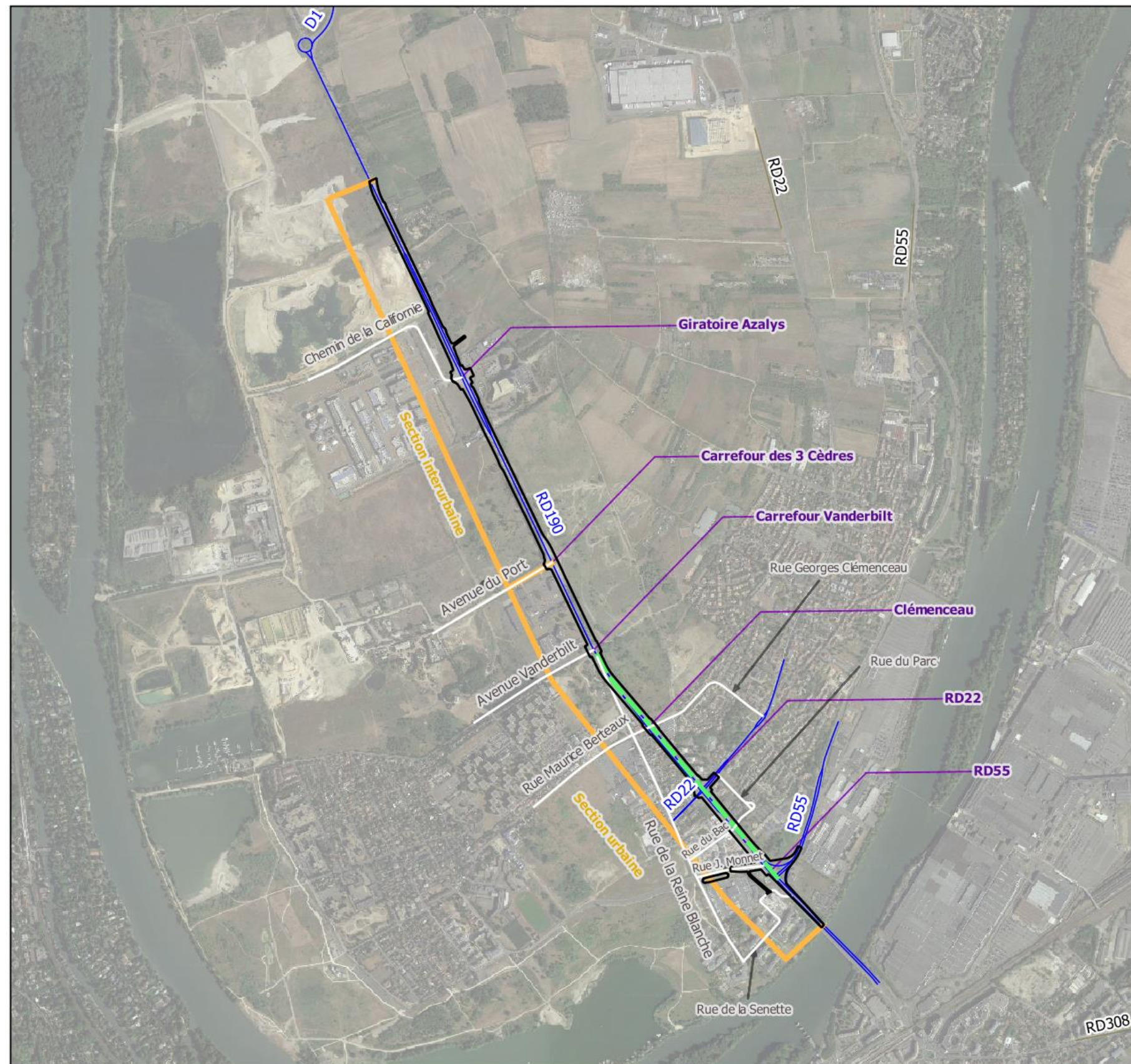


Figure 3 : Localisation des sections urbaine et interurbaine



REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET
CARRIERES-SOUS-POISSY

Sections urbaine et interurbaine

Légende

- Emprise projet
- Sections
- TCSP



3.3.2. Insertion environnementale du projet

Le projet prend place en zone urbaine et périurbaine. L'insertion a donc été adaptée selon le tronçon. Une étude d'impact, consultable en pièce G du présent dossier d'enquête publique a été menée.

Le projet tient compte de la topographie du site en s'appuyant sur la RD190 existante et vise à limiter les mouvements de terres. Il est peu consommateur d'espaces (objectif du Département). Une attention particulière est portée à la gestion de la ressource en eau : le projet comprend un système de gestion des eaux pluviales basé sur la collecte et l'infiltration des eaux ruisselées sur le projet après dépollution de celles-ci. Ce système permettra de soulager le réseau de collecte unitaire en place.

Des aménagements paysagers basés sur des plantations de tailles diverses accompagneront le linéaire requalifié et participeront à la fois à une meilleure insertion dans l'environnement du site mais également à accueillir une biodiversité.

Le dimensionnement du projet a été basé sur des études de trafic prenant en compte les aménagements à venir au sein de la boucle de Chanteloup. Il vient ainsi faciliter l'accès au pôle gare de Poissy pour tous les futurs habitants et ce pour tous les moyens de déplacements (véhicules particuliers, transports en communs et modes doux).

Le projet n'est pas de nature à modifier la qualité de l'air actuelle. Des traitements acoustiques des façades sont prévus pour les bâtiments dont les isolations phoniques sont insuffisantes aujourd'hui.

La requalification de la RD a été prévue, au droit de la section urbaine, sur toute la largeur des emprises publiques, réduisant ainsi les délaissés routiers. Elle favorisera l'insertion de la RD190 tant en secteur urbain qu'interurbain grâce à un traitement qualitatif : traitement homogène des intersections de la section urbaine sous forme de place carrée, identification d'un espace pour chaque mode de déplacement, espaces verts et alignements d'arbres au bénéfice du cadre de vie des habitants/riverains.

3.3.3. Equipements

3.3.3.1. Les intersections

Deux types d'aménagement pour les carrefours se retrouvent sur le projet :

- Une solution de type carrefour à feux prenant en compte l'élargissement de la RD 190 et l'intégration de la plateforme TCSP ;
- Une solution de type giratoire pour le carrefour au droit d'Azalys.

Les principes d'aménagements communs sont les suivants :

- Des traversées piétonnes et cycles sont prévues sur l'ensemble des branches des carrefours ;
- Les pistes cyclables seront marquées au sol ;
- Des « placettes » seront aménagées au droit des traversées en section urbaine afin de donner au carrefour un traitement homogène ;
- Des arbres pourront accompagner l'aménagement du carrefour pour lui donner une identité propre ;
- La plateforme du TCSP pourra disposer d'un traitement différencié du sol.

3.3.3.2. Les équipements liés au TCSP

3.3.3.2.1 La plateforme TCSP

La plateforme axiale du TCSP sera encadrée par deux terre-pleins de 2m de large permettant :

- D'insérer les refuges piétons au droit des traversées piétonnes ;
- De conserver un alignement droit pour le parcours du TCSP.

La plateforme TCSP fera l'objet d'un traitement particulier de sa surface, de sorte à diminuer l'impact visuel de son emprise (enrobé coloré par exemple).

3.3.3.2.2 Les arrêts de bus

Les points d'arrêt bus seront dotés de tous les éléments nécessaires à la sécurité, à l'accessibilité et au confort d'attente des voyageurs.

Les arrêts de bus participeront également à donner une identité à la ligne architecturale du projet.

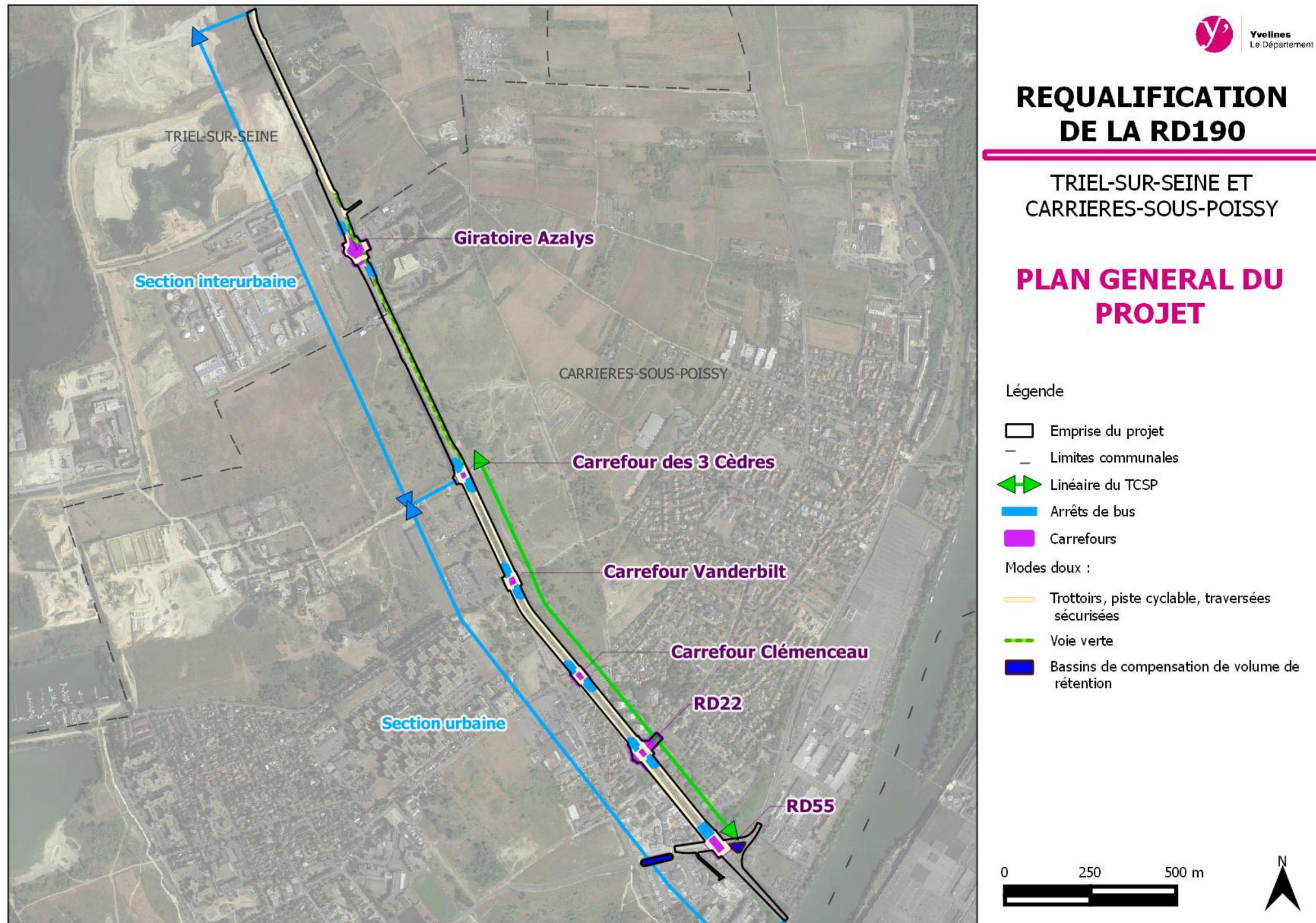
En section urbaine, les arrêts de bus seront aménagés en « quinconce » en amont de chaque carrefour. A l'exception du carrefour avec la RD 55 où les arrêts seront en « vis-à-vis ».

3.3.3.3. Les stationnements

Sur la section RD55-RD22, des stationnements ont été réalisés au droit de la contre-allée par l'EPAMSA afin d'assurer l'accès en toute sécurité aux commerces du secteur. Dans le cadre du projet de requalification de la RD190, ces stationnements seront conservés.

En limite nord du projet, la requalification modifie l'emprise de la RD190 et empiète sur l'accotement où les riverains se stationnent (stationnements actuels, non réglementaire, entre la chaussée et la piste cyclable) : des places de parkings seront créées entre la contre-allée et le trottoir.

Figure 4 : Plan général du projet



3.3.4. Aménagement des modes doux

La continuité des circulations douces (cycles et piétons) sera assurée tout le long de l'aménagement. Les traversées piétonnes seront réalisées uniquement au droit des carrefours les rendant sécurisées.

Le type d'aménagement a été adapté à la fréquentation de celui-ci et au nombre d'intersections rencontrées par les usagers modes doux. Aussi, en section urbaine, les pistes cyclables sont dissociées des trottoirs alors qu'en section interurbaine, une voie verte mixte prend place le long de la RD190 jusqu'au giratoire Azalys. Au nord d'Azalys, du fait de la réalisation des 2 contres allées pour la desserte en toute sécurité de la future aire de grand passage et des habitations en toute sécurité, les cycles sont réorientés vers celles-ci et les piétons disposent de nouveau d'un trottoir.

Figure 5 : Modes doux en section urbaine

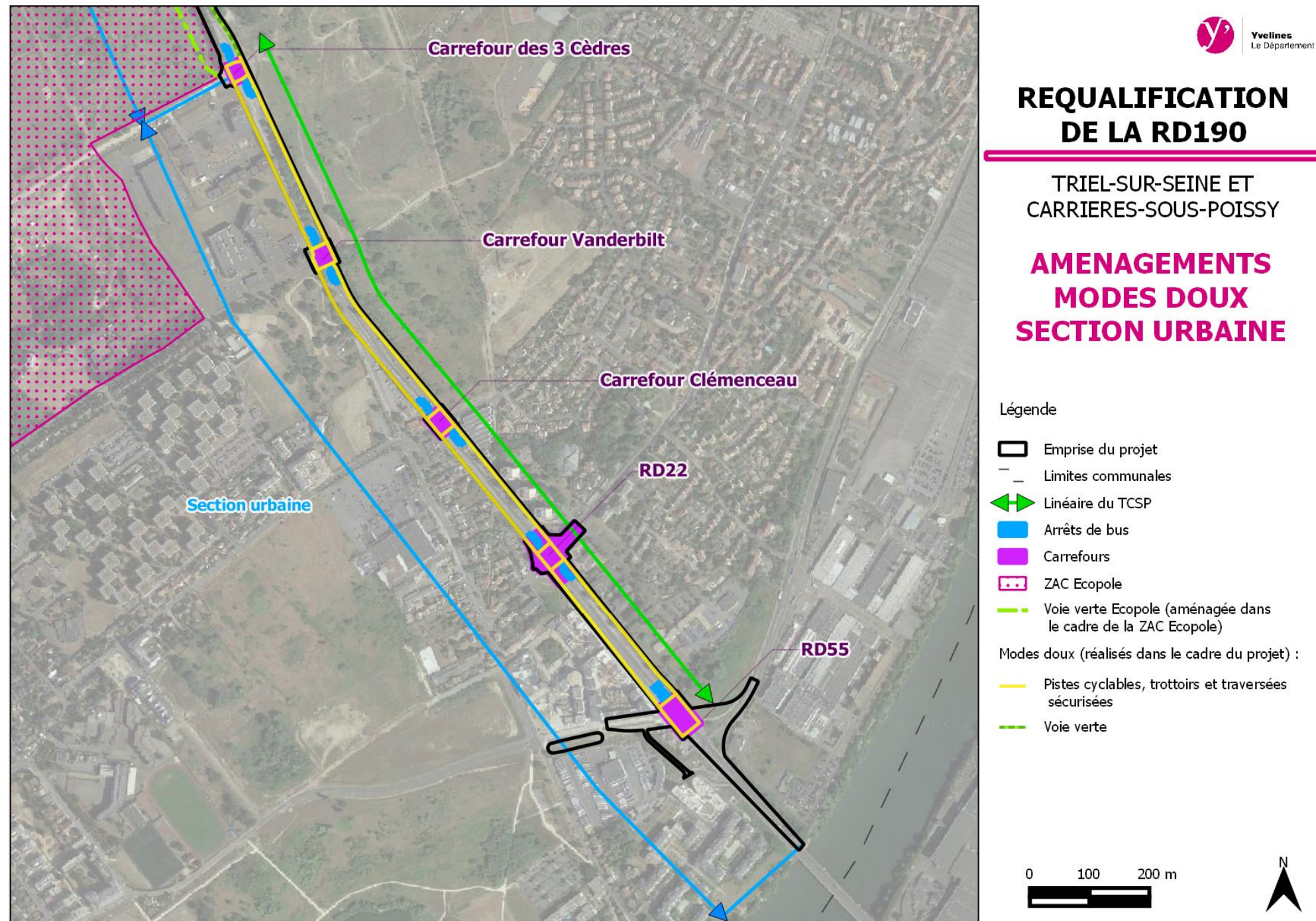
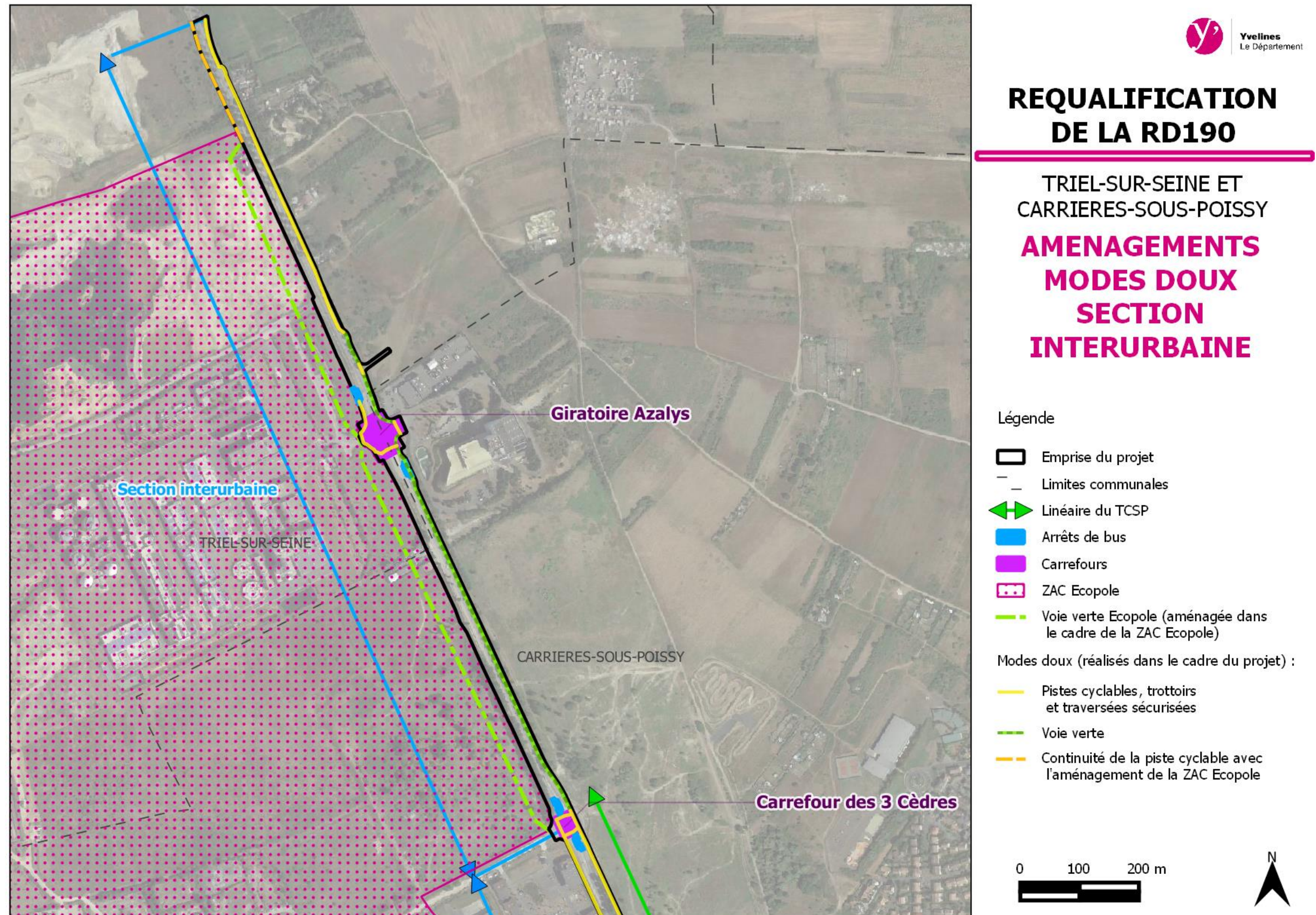


Figure 6 : Modes doux en section interurbaine



3.3.5. Aménagements paysagers

3.3.5.1. Les plantations

Les plantations seront réalisées dans le cadre du projet et leur entretien en section urbaine sera pris en charge par GPS&O et/ou la commune et fera l'objet d'une convention ultérieure.

Dans le secteur urbain, des arbres seront plantés dans les terre-pleins latéraux du TCSP et de chaque côté des chaussées de la RD190 formant ainsi 4 alignements d'arbres.

Dans le secteur interurbain, des arbres seront plantés en retrait lorsque l'emprise le permet tout en conservant une distance de sécurité avec la RD pour qu'ils ne constituent pas d'obstacles en cas d'accident. Les espaces verts seront engazonnés (plantations rases).

3.3.5.2. Les espaces publics

Les abords de chaque carrefour seront traités comme des « placettes ». Ce traitement sera homogène pour être en cohérence avec l'identité et à la ligne architecturale du projet.

Les aménagements dans l'emprise du projet seront réalisés par le Département. Leur entretien sera à la charge de la commune et/ ou de GPS&O dont les modalités seront définies par une convention.

Des aménagements paysagers, adaptés selon chaque type de section, accompagneront les liaisons douces. Elles seront définies ultérieurement de manière plus précise lors de la phase PRO (Projet).

3.3.6. Assainissement

3.3.6.1. Etat actuel

Du Nord au Sud, entre le giratoire Azalys et le carrefour des 3 Cèdres, en complément de deux réseaux d'eaux usées, un réseau d'eaux pluviales longe la RD190. Au droit du carrefour des 3 Cèdres, ce réseau bifurque à l'Ouest.

Depuis le carrefour des 3 Cèdres jusqu'au carrefour avec la RD55, plusieurs réseaux unitaires longent la RD190, ceux-ci s'écoulant vers le Sud-Ouest. Il n'y a pas de réseau d'eaux pluviales.

Concernant les eaux de ruissellement de la chaussée :

- En zone périurbaine, les eaux de ruissellement des voiries sont recueillies dans le réseau d'eaux pluviales par des regards avaloirs ou regard à grille situés en fil d'eau. Les eaux de ruissellement des accotements s'infiltreront principalement dans les accotements ou les fossés présents ;
- En zone urbaine, les eaux de ruissellement des voiries et accotements sont recueillies dans le réseau unitaire par les regards avaloirs ou regard à grille situés en fil d'eau. Les eaux de ruissellement des accotements s'infiltreront principalement dans les accotements ou les fossés présents.

3.3.6.2. Principe général de l'assainissement prévu dans le cadre du projet

Le projet d'aménagement consiste à infiltrer l'intégralité des eaux de ruissellement via des noues paysagères complétées par des tranchées d'infiltration. Elles seront réalisées dans chacune des bandes d'espaces verts longitudinal.

Ces noues seront dimensionnées de façon à stocker puis infiltrer une pluie de période de retour de 20 ans.

Les tranchées d'infiltration seront constituées de gravier 20/40, entourés d'un géotextile et complétées d'un drain routier de diamètres 300mm hydro curable. Elles seront réalisées avec une faible pente en long pour favoriser l'infiltration. Elles devront garantir un coefficient d'infiltration équivalent à 0,00001 m/s.

Les bordures mises en place de part et d'autre des terre-pleins seront de type « bordures à fente ». Celles-ci permettront l'écoulement direct des eaux de ruissellement vers la noue paysagère.

Le bassin d'infiltration de la RD55 situé en zone du PPRI étant impacté par la nouvelle configuration du carrefour, le volume « perdu » devra être compensé : à la fois dans le fonctionnement de gestion des eaux pluviales et à la fois dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Inondations.

Cette compensation est réalisée par la création de deux nouveaux bassins d'infiltration : un en place et un au droit de la rue Jean Monnet. La détermination du volume à compenser a été réalisée par cote et tranche altimétrique de 50 cm de haut. Ce sont ainsi 1 660 m³ mesurés jusqu'à la cote de débordement du bassin existant qu'il faut restituer d'une part (gestion des eaux pluviales) et un volume de 2 803m³ d'autre part dans le cadre de remblais en zone inondable (PPRI).

Le projet propose 2 bassins de compensation. Ces ouvrages sont détaillés dans les paragraphes suivants.

3.3.6.3. Compensation des volumes de gestion des eaux pluviales perturbés dans le cadre du PPRI

Le carrefour RD190 / RD55 se situe en zone inondable au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

Le projet de requalification de la RD 190 en modifiant la configuration du carrefour nécessite le remblaiement d'une partie de la zone située au PPRI. Après échanges avec le service Police de l'eau de la Direction Départementale des Territoires, le volume perdu pour élargir le croisement en surplomb devra être compensé. Au vu des emprises disponibles, la compensation ne peut se faire totalement sur place, mais conduit à créer deux nouveaux bassins. Ceux-ci seront intégrés au projet.

Les futurs talus disposés en remblai le long de l'élargissement du carrefour RD190 / RD55 présenteront des pentes de 3/2.

Figure 7 : Localisation du bassin d'infiltration de la RD55 impacté par le projet

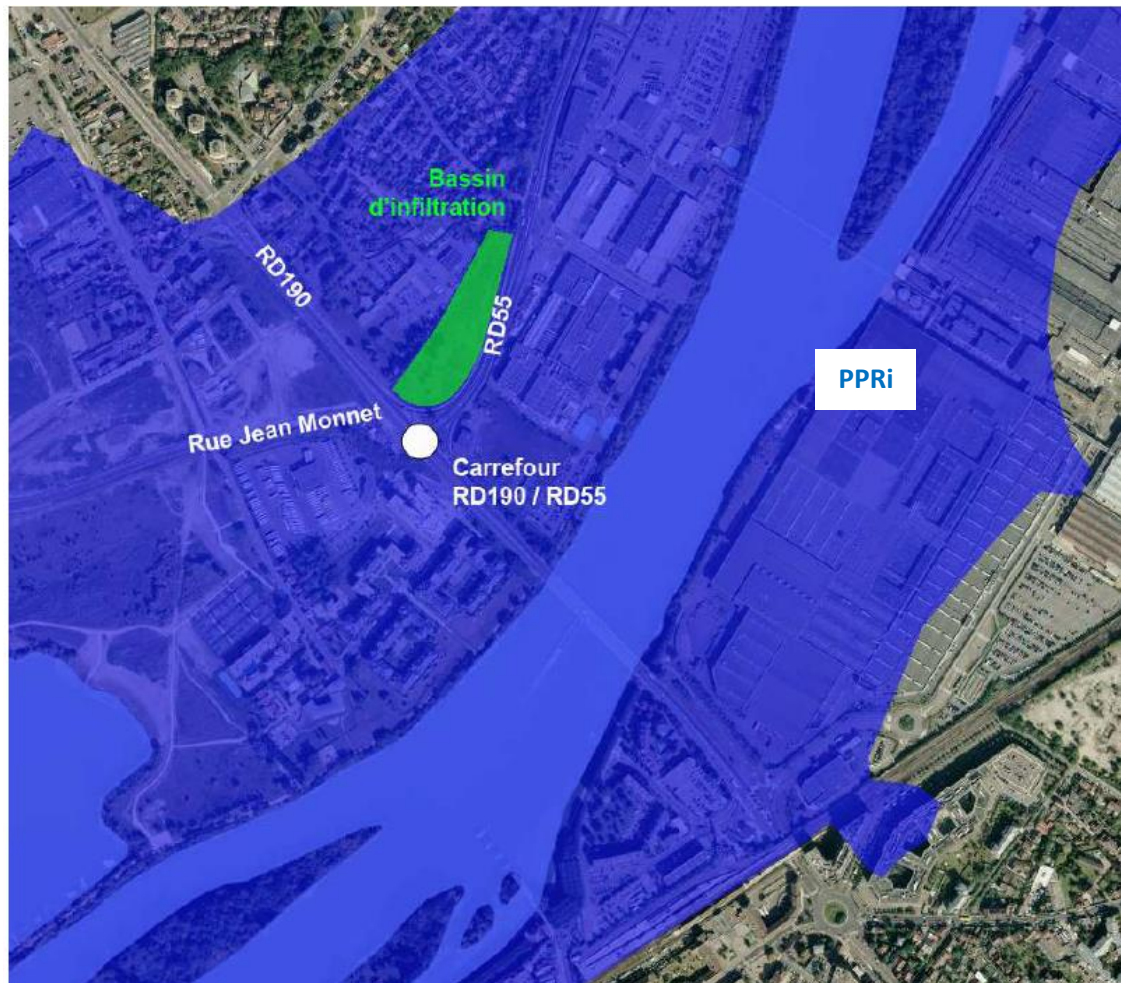
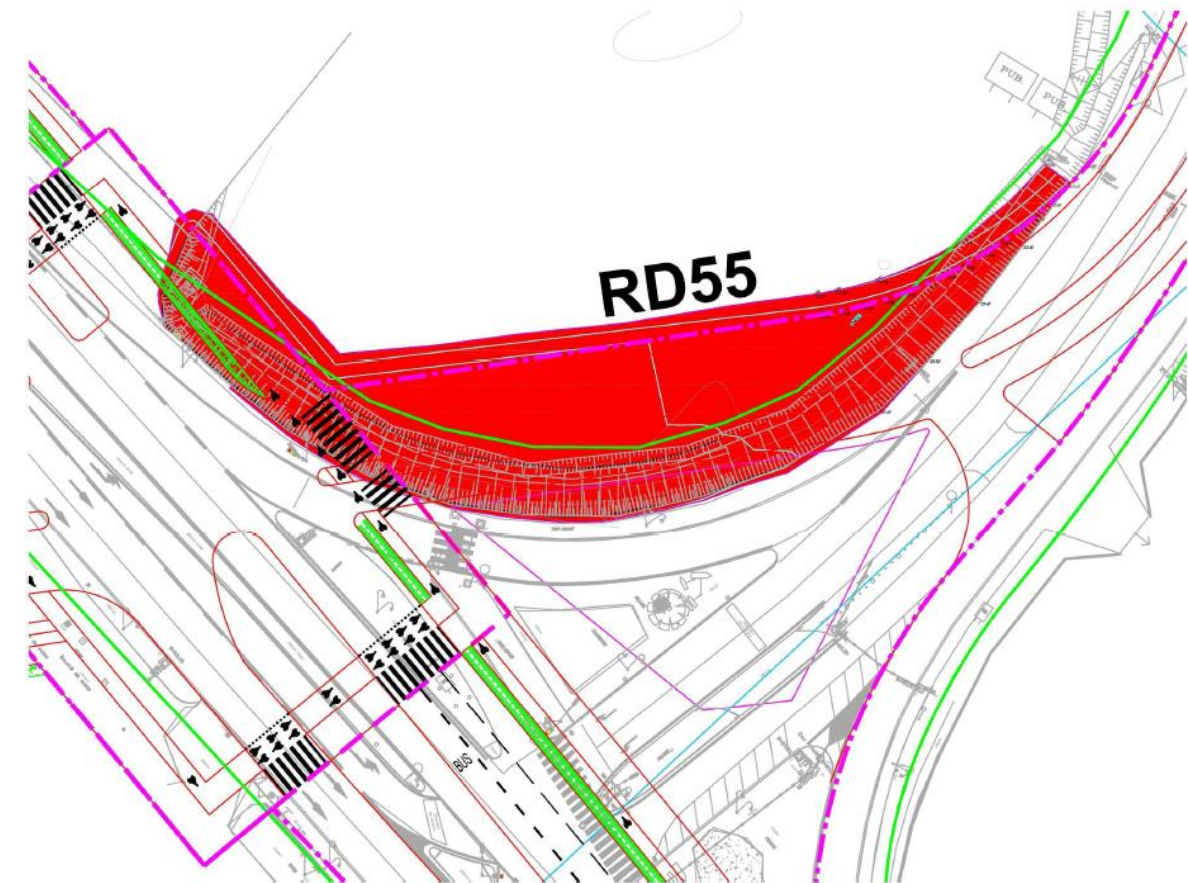


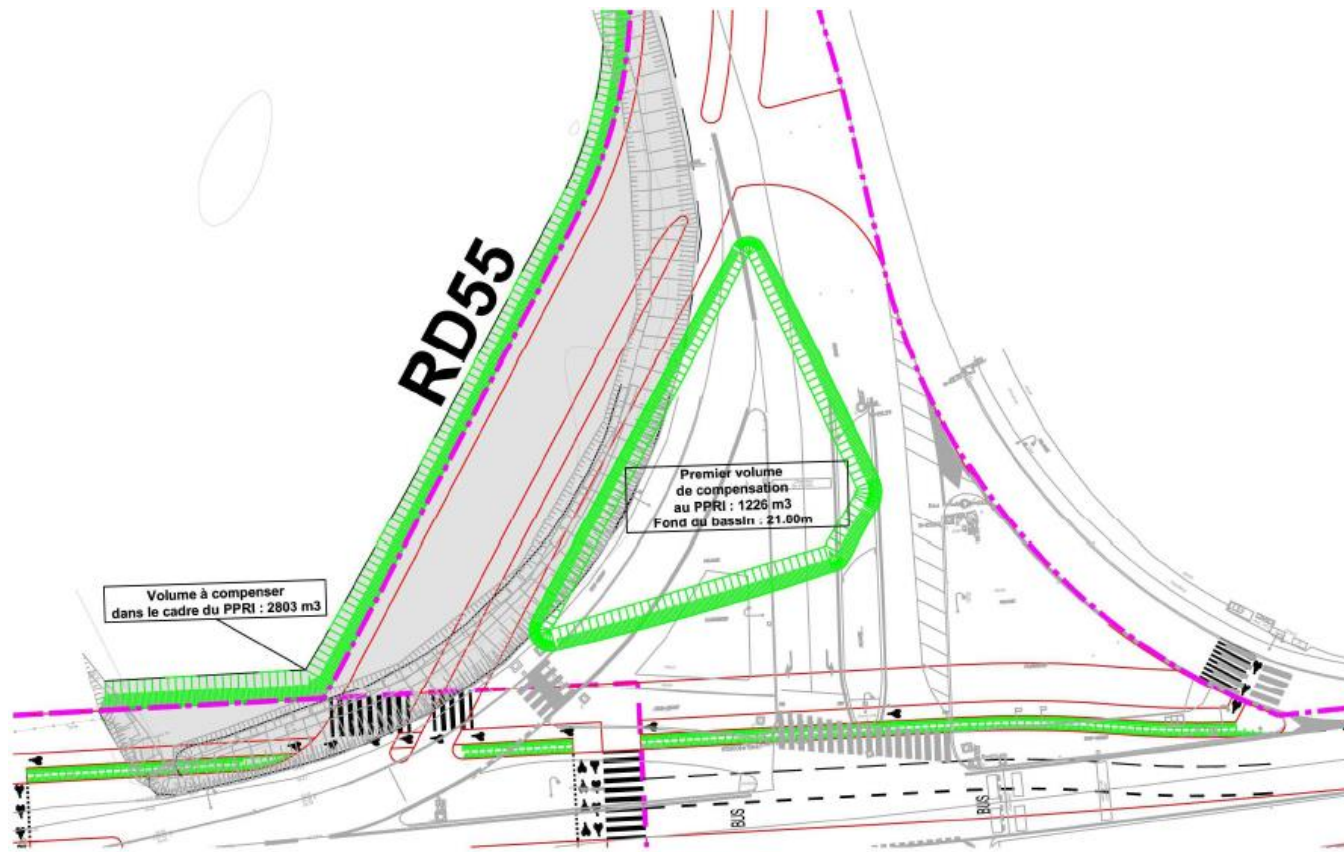
Figure 8 : Futurs talus disposés en remblai le long du carrefour RD190/ RD55 en rouge



Bassins de compensation

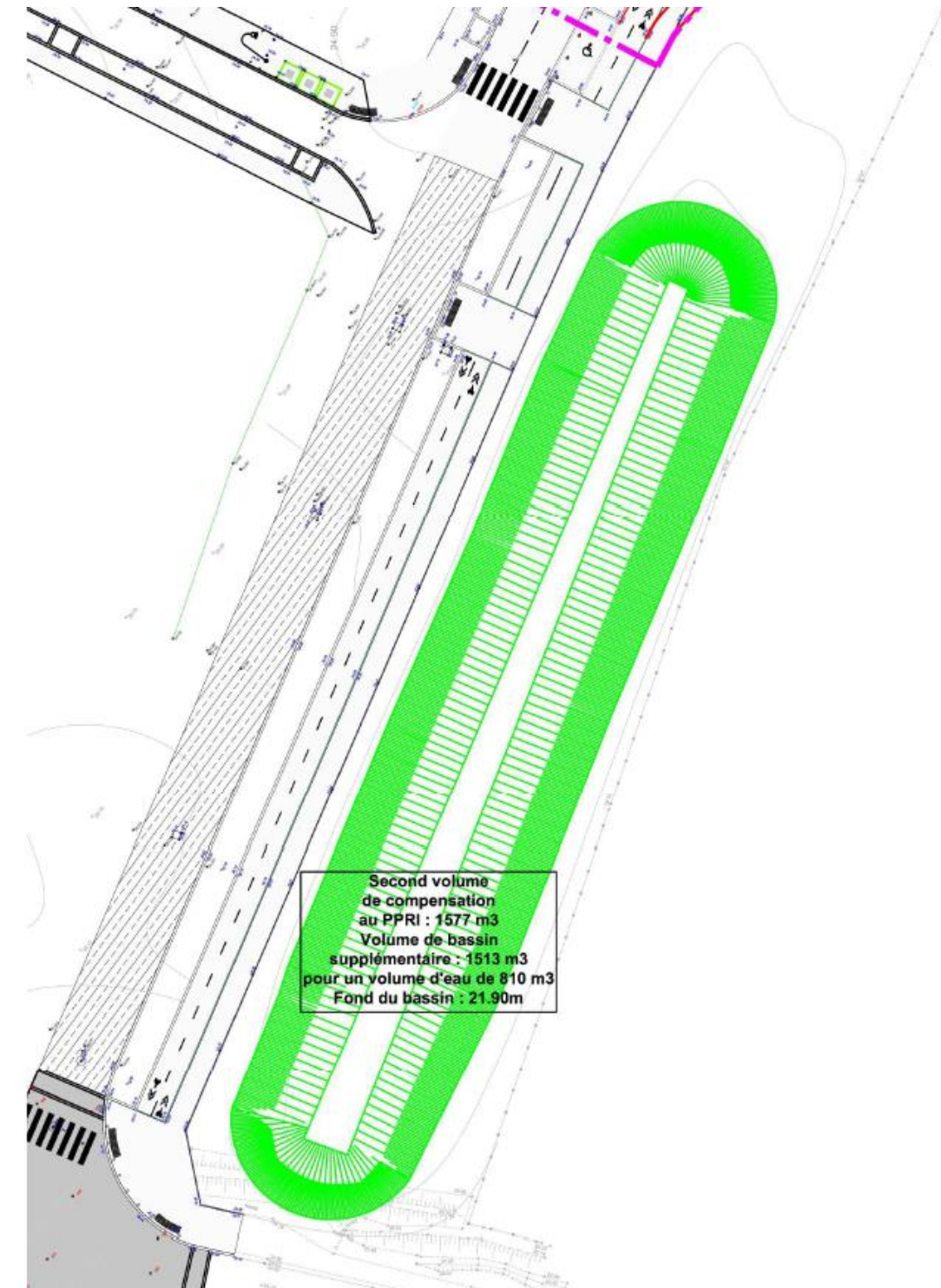
Le premier bassin sera implanté sur le grand îlot central du futur carrefour RD190 / RD55. Il participe à la compensation à la fois de gestion des eaux pluviales (volume d'eau de 850 m³) et également à la compensation du volume perturbé en zone inondable (PPRI : 1226 m³).

Figure 9 : localisation du bassin de compensation n°1



Le deuxième bassin occupera l'emprise de la parcelle AI653 appartenant à l'EPAMSA, au sud de la rue Jean Monnet. Comme pour le précédent bassin, cet ouvrage compensera deux actions : l'accueil d'un volume d'eau de 810 m³ en matière de gestion des eaux pluviales et un volume de 1577 m³ dans le cas de la compensation des remblais en zone inondable.

Figure 10 : localisation du bassin de compensation n°2



4. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PROJET DE DOCUMENT D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Les paragraphes suivants démontrent que le projet est compatible avec le PLUI de GPS&O à venir, la mise en compatibilité ne porte ainsi que sur la création d'un emplacement réservé dédié au projet de requalification de la RD190.

4.1. LE DOCUMENT D'URBANISME A VENIR

La Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) a lancé la procédure d'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI). L'Enquête publique relative au PLUI a eu lieu entre le 5 juin et le 17 juillet 2019. L'approbation de ce document d'urbanisme est attendue pour début 2020.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle de la Communauté de Communes, établit le projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire.

Le PLUI de GPS&O sera donc le document d'urbanisme opposable sur les communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine une fois approuvé.

4.1.1. Zonages

4.1.1.1. Commune de Carrières-sous-Poissy

Au sein de ce document, les zonages concernés par les emprises du projet sont les suivantes, du Nord au Sud :

- La zone NV pour zone naturelle valorisée. Cette zone correspond aux espaces naturels et forestiers peu ou pas bâtis, à forte dominante naturelle. L'objectif est de préserver la dominante naturelle de ces espaces et les caractéristiques propres à chacun d'eux, tout en prenant en compte la gestion des constructions existantes, des infrastructures.

Sont admis sous conditions : « 5. les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- La zone AV – Zone agricole valorisée. Cette zone correspond aux espaces destinés à l'exploitation agricole. L'objectif est de préserver et de valoriser les espaces dédiés à l'agriculture, tout en prenant en compte la gestion des constructions existantes, la réalisation d'infrastructures ainsi que la sensibilité des milieux.

Sont admis sous conditions : « 6. les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- NEe. Cette zone correspond aux espaces à dominante naturelle accueillant des équipements d'intérêt collectif et services publics, d'activités de loisirs majoritairement de plein air. La zone NE comprend deux secteurs :
 - le secteur NEe, qui correspond aux espaces, en milieu naturel, accueillant des équipements d'intérêt collectif et de services publics (déchetteries, stations d'épuration),
 - le secteur NEI, qui regroupe les espaces de loisirs, tels que les bases de loisirs.
- UEe, activités économiques. Cette zone, qui concerne les principales zones d'activités économiques du territoire (parcs d'activités des Hauts Reposoirs, des Garennes, des Cetton...), est destinée à accueillir tous les types d'activités économiques, à l'exception du commerce de détail, si ce n'est celui qui est nécessaire aux usagers de la zone. L'objectif est d'accueillir sur le territoire de nouvelles activités économiques, hors commerce, et de permettre à celles déjà implantées de se développer.

Sont admis, « dès lors qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, sont admis les constructions, usages des sols et natures d'activités suivants :

1.2.1 - Dans la zone NE et ses secteurs

1. les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- 1AUB8, zone à urbaniser constructible. Cette zone regroupe les espaces bâtis ou non, destinés à recevoir des recompositions ou des extensions urbaines, dans le respect de conditions d'aménagement et d'équipements fixées par le règlement et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) définies pour chacune des zones 1AU. Ce n'est que lorsque les conditions d'aménagement et d'équipements sont remplies que la constructibilité de la zone est admise. Dans cette attente seule la gestion de l'existant est possible. Dès lors que les conditions de constructibilité sont réunies, le règlement de la zone U correspondante s'applique (par exemple dans une zone 1AUAb s'appliquera le règlement de la zone UAb).

Sont autorisés : « les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- UDD, zone pavillonnaire densifiée. Cette zone correspond aux espaces à dominante résidentielle de morphologie mixte dans lesquels les constructions de type pavillonnaire jouxtent des petits collectifs. Ce tissu est également marqué par des discontinuités qui ouvrent des vues vers les cœurs d'îlots. L'objectif est de conserver l'ambiance de ces espaces en préservant une volumétrie modeste des constructions et un front urbain aéré, tout en favorisant l'implantation de petits collectifs, maisons de ville, d'habitat intermédiaire.

Il est indiqué « *les constructions ou occupations et utilisations du sol existantes avant la date d'approbation du PLUi et régulièrement autorisées ayant une destination interdite par le présent règlement, peuvent faire l'objet d'extensions mesurées ou de travaux conservatoires.* »

Et, sont admis, « *4. les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :*

- *des travaux de construction ou des occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;*
- *la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature ;*
- *la mise en valeur ou la restauration d'espaces écologiques sensibles, tels que les zones humides.* »

- UAb correspond à la Nouvelle centralité. Elle peut particulièrement concerner les nouveaux quartiers de gare notamment du RER E. Cette zone régit notamment les territoires couverts par des zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours de réalisation, ainsi que certaines opérations d'intérêt général dont la localisation et le programme correspondent aux objectifs poursuivis par la zone. L'objectif est de permettre le développement urbain et/ou l'évolution du tissu existant dans une logique de mixité des fonctions et d'intensité urbaine. Afin de préserver les caractéristiques, notamment morphologiques, retenues dans chacune des ZAC, parties de secteurs de ZAC ou opérations d'ensemble, ces dernières font l'objet de secteurs de la zone UAb. Ainsi, 15 secteurs sont délimités. Le projet de requalification est concerné par le secteur UAb8 : "Carrières-centralité", commune de Carrières Sous Poissy.

Il est indiqué « *les constructions ou occupations et utilisations du sol existantes avant la date d'approbation du PLUi et régulièrement autorisées ayant une destination interdite par le présent règlement, peuvent faire l'objet d'extensions mesurées ou de travaux conservatoires.* »

Et, sont admis, « *3. les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :*

- *des travaux de construction ou des occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;*
- *la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature ;*
- *la mise en valeur ou la restauration d'espaces écologiques sensibles, tels que les zones humides.* »

- NPh, cette zone correspond aux espaces naturels et forestiers sensibles au regard de leur qualité paysagère, esthétique ou écologique. Elle peut concerner des terres agricoles. L'objectif est de protéger ces espaces de tout usage, utilisation des sols, construction ou activité qui ne serait pas compatibles avec le maintien de leur qualité, en lien avec l'orientation d'aménagement trame verte et bleue. La zone NP comprend deux secteurs :
 - le secteur NPh, qui correspond aux zones naturelles humides,
 - le secteur NPr, qui concerne les réservoirs de biodiversité.

Sont admis les constructions, usages des sols et natures d'activités prévus aux paragraphes 1.2.1 à 1.2.3, à condition :

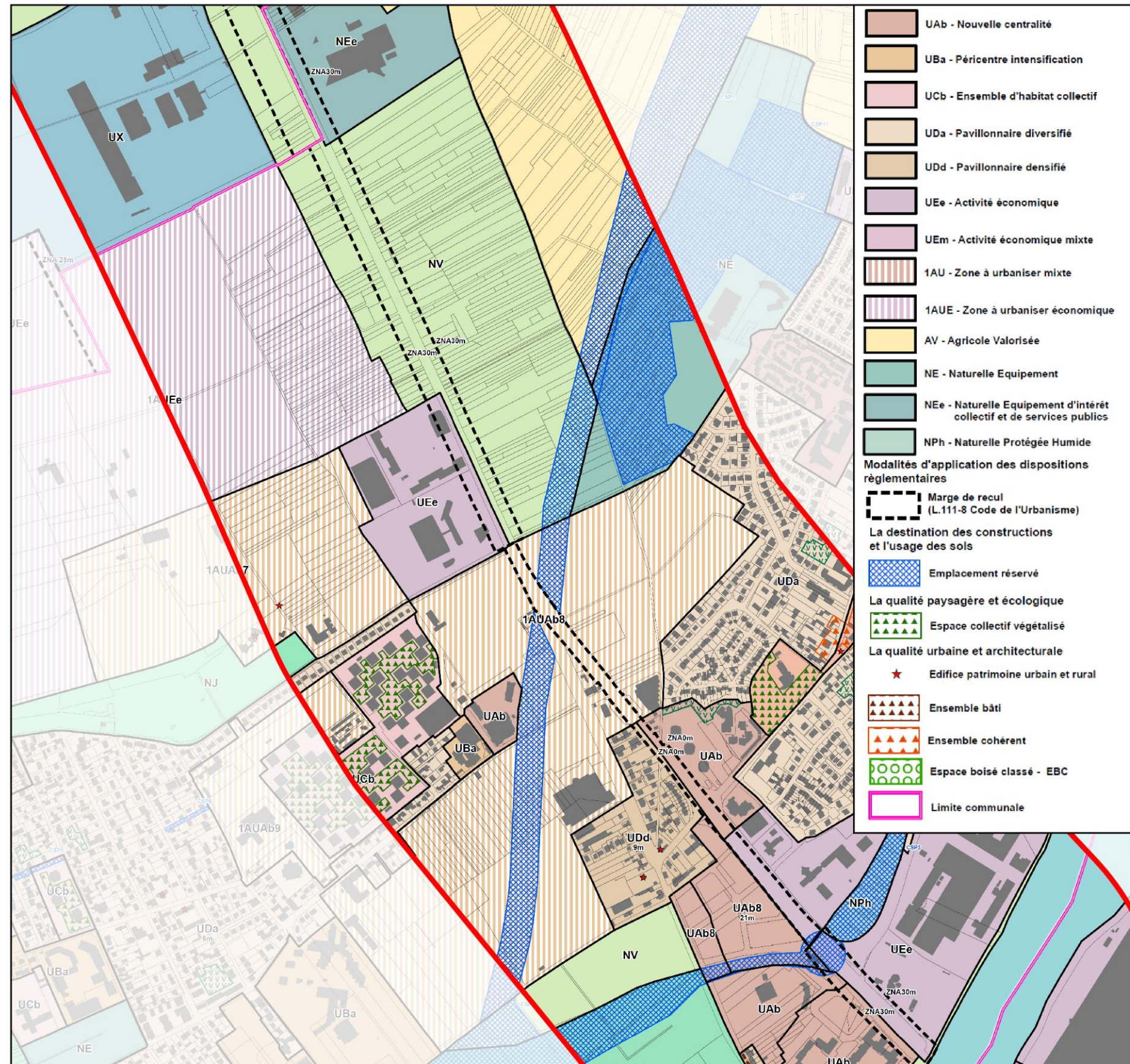
- *qu'ils s'insèrent en harmonie avec leur environnement et ne compromettent ni l'activité agricole ou forestière, ni la circulation des engins agricoles, ni la qualité paysagère, ni la richesse écologique, de la zone ;*
- *et qu'en outre, dans le secteur NPh, ils prennent en compte le caractère humide du secteur et que les techniques nécessaires à leur maintien soient mises en oeuvre.*

1.2.1 - Dans la zone NP et ses secteurs

1. les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ;

La réalisation ou la modification d'infrastructures routières est autorisée dans les zones du projet de PLUi concernées par le présent projet de requalification.

Figure 11 : Zonage réglementaire du projet de PLUI de GPS&O – commune de Carrières-sous-Poissy



REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET CARRIERES-SOUS-POISSY

ZONAGE REGLEMENTAIRE PLUI EN PROJET CARRIERES-SOUS-POISSY

Légende

Zone d'étude



4.1.1.2. Commune de Triel-sur-Seine

Au sein de ce document, les zonages concernés par les emprises du projet sont les suivantes, du Nord au Sud :

- La zone NV pour zone naturelle valorisée. Cette zone correspond aux espaces naturels et forestiers peu ou pas bâtis, à forte dominante naturelle. L'objectif est de préserver la dominante naturelle de ces espaces et les caractéristiques propres à chacun d'eux, tout en prenant en compte la gestion des constructions existantes, des infrastructures.

Sont admis sous conditions : « 5. les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- La zone AV – Zone agricole valorisée. Cette zone correspond aux espaces destinés à l'exploitation agricole. L'objectif est de préserver et de valoriser les espaces dédiés à l'agriculture, tout en prenant en compte la gestion des constructions existantes, la réalisation d'infrastructures ainsi que la sensibilité des milieux.

Sont admis sous conditions : « 6. les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- NEe. Cette zone correspond aux espaces à dominante naturelle accueillant des équipements d'intérêt collectif et services publics, d'activités de loisirs majoritairement de plein air. La zone NE comprend deux secteurs :

- le secteur NEe, qui correspond aux espaces, en milieu naturel, accueillant des équipements d'intérêt collectif et de services publics (déchettes, stations d'épuration),
- le secteur NEI, qui regroupe les espaces de loisirs, tels que les bases de loisirs.

- UEe, activités économiques. Cette zone, qui concerne les principales zones d'activités économiques du territoire (parcs d'activités des Hauts Reposoirs, des Garennes, des Cettons...), est destinée à accueillir tous les types d'activités économiques, à l'exception du commerce de détail, si ce n'est celui qui est nécessaire aux usagers de la zone. L'objectif est d'accueillir sur le territoire de nouvelles activités économiques, hors commerce, et de permettre à celles déjà implantées de se développer.

Sont admis, « dès lors qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, sont admis les constructions, usages des sols et natures d'activités suivants :

1.2.1 - Dans la zone NE et ses secteurs

1. les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; »

- 1AUB8, zone à urbaniser constructible. Cette zone regroupe les espaces bâtis ou non, destinés à recevoir des recompositions ou des extensions urbaines, dans le respect de conditions d'aménagement et d'équipements fixées par le règlement et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) définies pour chacune des zones 1AU. Ce n'est que lorsque les conditions d'aménagement et d'équipements sont remplies que la constructibilité de la zone est admise. Dans cette attente seule la gestion de l'existant est possible. Dès lors que les conditions de constructibilité sont réunies, le règlement de la zone U correspondante s'applique (par exemple dans une zone 1AUAb s'appliquera le règlement de la zone UAb).

Sont autorisés : « les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics suivants :

- les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ; ».

- UDd, zone pavillonnaire densifiée. Cette zone correspond aux espaces à dominante résidentielle de morphologie mixte dans lesquels les constructions de type pavillonnaire jouxtent des petits collectifs. Ce tissu est également marqué par des discontinuités qui ouvrent des vues vers les cœurs d'îlots. L'objectif est de conserver l'ambiance de ces espaces en préservant une volumétrie modeste des constructions et un front urbain aéré, tout en favorisant l'implantation de petits collectifs, maisons de ville, d'habitat intermédiaire.

Il est indiqué « les constructions ou occupations et utilisations du sol existantes avant la date d'approbation du PLUi et régulièrement autorisées ayant une destination interdite par le présent règlement, peuvent faire l'objet d'extensions mesurées ou de travaux conservatoires. »

Et, sont admis, « 4. les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :

- des travaux de construction ou des occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;

- la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature ;

- la mise en valeur ou la restauration d'espaces écologiques sensibles, tels que les zones humides. »

- UAb correspond à la Nouvelle centralité. Elle peut particulièrement concerner les nouveaux quartiers de gare notamment du RER E. Cette zone régit notamment les territoires couverts par des zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours de réalisation, ainsi que certaines opérations d'intérêt général dont la localisation et le programme correspondent aux objectifs poursuivis par la zone. L'objectif est de permettre le développement urbain et/ou l'évolution du tissu existant dans une logique de mixité des fonctions et d'intensité urbaine. Afin de préserver les caractéristiques, notamment morphologiques, retenues dans chacune des ZAC, parties de secteurs de ZAC ou opérations d'ensemble, ces dernières font l'objet de secteurs de la zone UAb. Ainsi, 15 secteurs sont délimités. Le projet de requalification est concerné par le secteur UAb8 : "Carrières-centralité", commune de Carrières Sous Poissy.

Il est indiqué « *les constructions ou occupations et utilisations du sol existantes avant la date d'approbation du PLUi et régulièrement autorisées ayant une destination interdite par le présent règlement, peuvent faire l'objet d'extensions mesurées ou de travaux conservatoires.* »

Et, sont admis, « *3. les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :*

- des travaux de construction ou des occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;

- la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature ;

- la mise en valeur ou la restauration d'espaces écologiques sensibles, tels que les zones humides. »

- NPh, cette zone correspond aux espaces naturels et forestiers sensibles au regard de leur qualité paysagère, esthétique ou écologique. Elle peut concerner des terres agricoles. L'objectif est de protéger ces espaces de tout usage, utilisation des sols, construction ou activité qui ne serait pas compatibles avec le maintien de leur qualité, en lien avec l'orientation d'aménagement trame verte et bleue. La zone NP comprend deux secteurs :

- le secteur NPh, qui correspond aux zones naturelles humides,
- le secteur NPr, qui concerne les réservoirs de biodiversité.

Sont admis les constructions, usages des sols et natures d'activités prévus aux paragraphes 1.2.1 à 1.2.3, à condition :

- qu'ils s'insèrent en harmonie avec leur environnement et ne compromettent ni l'activité agricole ou forestière, ni la circulation des engins agricoles, ni la qualité paysagère, ni la richesse écologique, de la zone ;

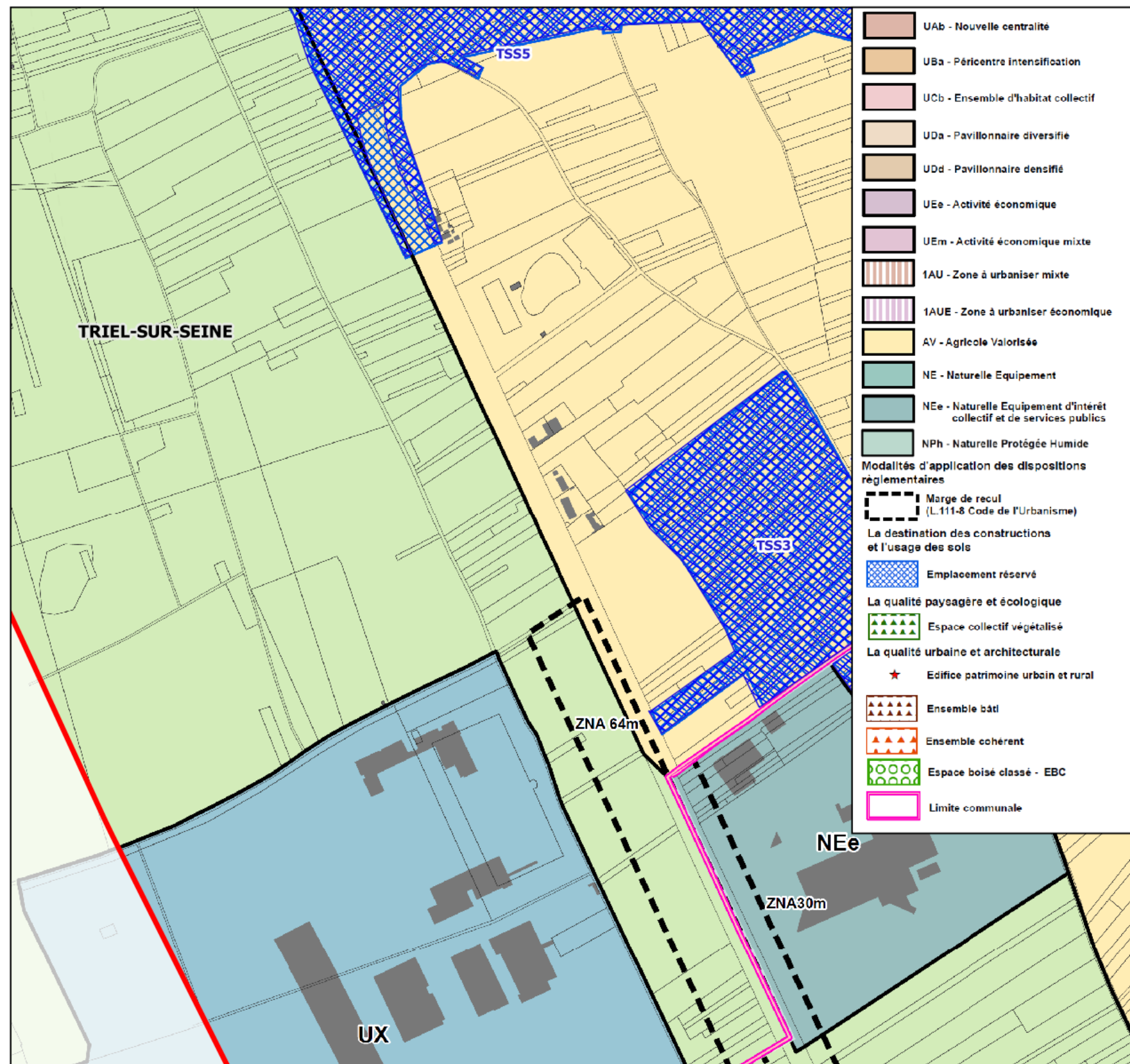
- et qu'en outre, dans le secteur NPh, ils prennent en compte le caractère humide du secteur et que les techniques nécessaires à leur maintien soient mises en oeuvre.

1.2.1 - Dans la zone NP et ses secteurs

1. les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale, ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ;

La réalisation ou la modification d'infrastructures routières est autorisée dans les zones du projet de PLUI concernées par le présent projet de requalification.

Figure 12 : Zonage réglementaire du projet de PLUI Triel-sur-Seine



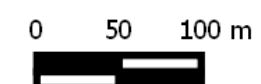
REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET CARRIERES-SOUS-POISSY

ZONAGE REGLEMENTAIRE PLUI EN PROJET TRIEL-SUR-SEINE

Légende

Zone d'étude



4.1.2. Emplacements réservés du PLUI

Le plan de zonage du PLUI comporte des emplacements réservés à proximité directe de la RD190.

Tableau 2 : Emplacements réservés sur le plan de zonage de PLUI en projet

N°	Commune	Typologie	Affectation	Bénéficiaire	Superficie (m2)
CSP1	Carrières-sous-Poissy	Voirie, projet, transport	Autoroute A104	État	326 565 m ²
CSP3		Voirie, projet, transport	Carrefour RD190-RD55	Département	18 785 m ²
CSP40		Equipement public	Aire de grand passage des gens du voyage	CU GPSEO	10 972 m ²
TSS3	Triel-sur-Seine	Stationnement	Aire de grand passage des gens du voyage	CU GPSEO	47 950
TSS5		Voirie, projet, transport	Barreau reliant les RD 190 et 30	Département	135 967

Le projet prévoit une contre-allée permettant d'accéder à l'aire de grand passage des gens du voyage. A ce titre, il est compatible avec l'emplacement réservé CSP40 et l'emplacement réservé TSS3.

Le barreau reliant la RD190 à la RD30 et le présent projet sont compatibles. Le présent projet se raccordera sur le giratoire créé dans le cadre du barreau mais si jamais ce dernier est décalé dans le temps le projet est compatible avec un raccordement sur la RD190 existante.

Des échanges ont eu lieu entre les services de l'État et le Département concernant l'emplacement réservé dédié à l'A104 (CSP1). L'Etat a donné son accord au Département pour modifier cet emplacement réservé et permettre ainsi la réalisation du projet de requalification de la RD190. Le courrier d'accord est présenté en Pièce K – Avis ainsi qu'à la fin de ce dossier.

L'emplacement réservé CSP3 est dédié à l'amélioration du carrefour RD 55/RD 190. Le projet répond à cet objet et est donc compatible avec cet emplacement réservé.

L'emprise du projet est compatible avec les emplacements réservés prévus au PLUI.

Espaces boisés classés (EBC)

Le projet n'est pas concerné par un EBC.

Marge de recul (L.111-8 du Code de l'urbanisme)

Une marge de recul est présente au droit de la RD190, dans laquelle toutes constructions et installations y sont interdites à l'exception :

- des constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- des services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- des bâtiments d'exploitation agricole ;
- des réseaux d'intérêt public ;
- de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension de constructions existantes.

Le projet étant lié à la RD190, il est autorisé au sein de la marge de recul

4.1.3. Le projet d'aménagement et de développement durable

Le projet est concerné par l'axe 3 du PADD du PLUi de GPS&O « Faire de la mobilité un vecteur d'urbanité ».

Cet axe s'articule autour de plusieurs orientations, dont l'une concerne l'adaptation et le renforcement de la qualité de l'espace public, afin de favoriser les modes actifs et de s'adapter aux nouveaux usages de la voiture.

Le projet est plus particulièrement concerné par l'objectif « Organiser les mobilités comme nouveau levier de développement » de cette orientation.

Le renforcement du maillage territorial doit notamment être recherché au travers de :

- l'optimisation de l'offre de transports collectifs ;
- l'aménagement des infrastructures routières existantes pour fluidifier le trafic routier, en complément du renforcement des réseaux de transports en communs et des cheminements piétons et cycles ;
- l'amélioration du maillage du réseau de transports, notamment dans le but d'offrir une alternative au véhicule individuel et garantir un accès fluide aux grands sites d'emploi depuis les grands secteurs d'habitat.

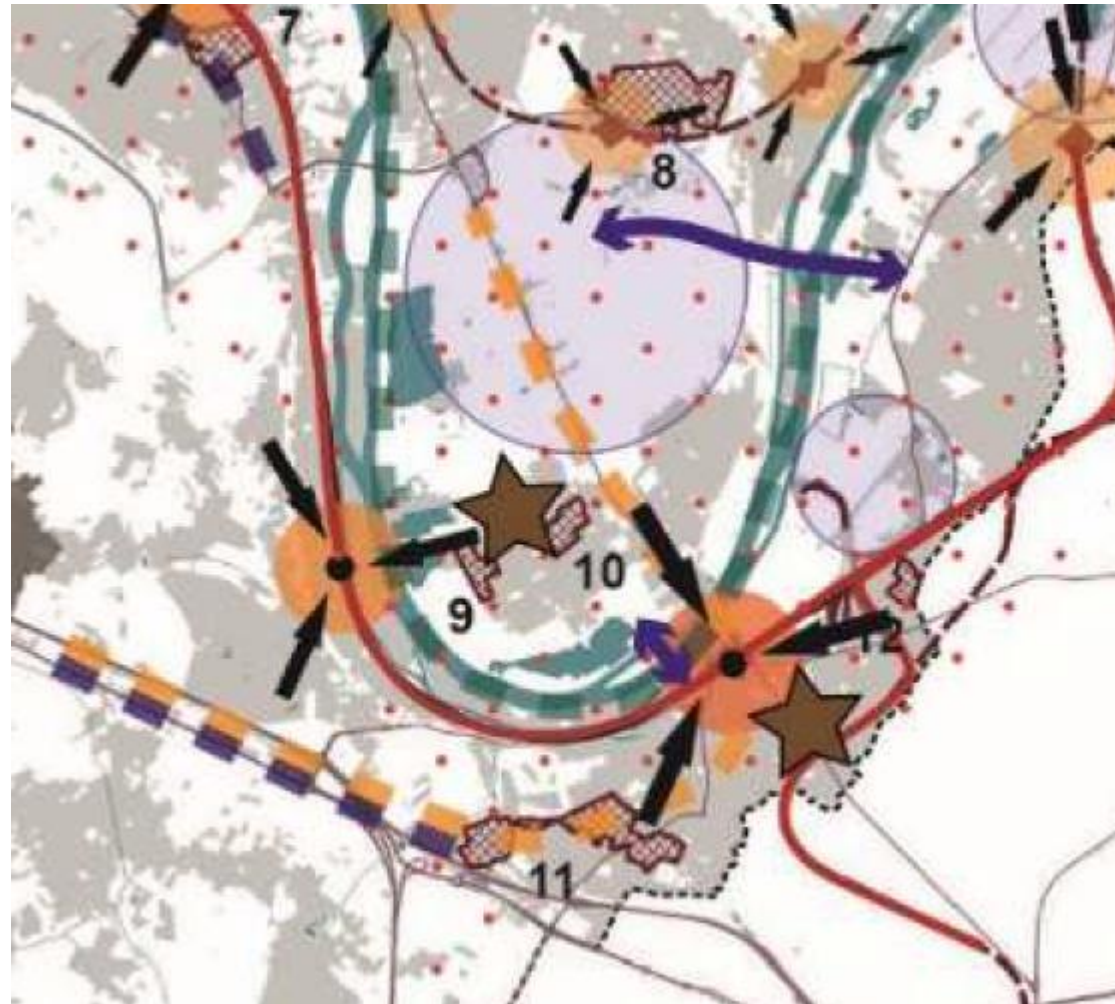
Les infrastructures routières doivent donc être intégrées dans la stratégie d'évolution des pratiques de déplacements. Ainsi, la réalisation de voies réservées au transport collectif fait partie des réflexions pouvant être menées sur ces infrastructures.

Par ailleurs, les modes actifs (piétons, cycles) doivent être favorisés sur le territoire, en créant les conditions favorables au développement de ces pratiques : renforcement des cheminements piétons et cyclables et des continuités pour éviter les effets de rupture, sécurisation des cheminements, priorisation des modes actifs, etc.








Le projet participera à la réalisation de cet objectif grâce à l'aménagement d'un Transport en commun en site propre (TCSP) et de cheminements piétons et cyclables sécurisés.

Le projet est compatible avec le PADD du PLUi de GPS&O.






Figure 13 : Extrait du schéma de l'axe 3 du PADD du PLUi de GPS&O



Organiser les mobilités comme nouveau levier de développement

-  Améliorer l'accessibilité au réseau de transport (Eole, TGO)
-  Améliorer l'articulation des modes de transport, voitures/modes doux/modes actifs/gares
-  Organiser le rabattement vers les gares
- Améliorer le maillage urbain et organiser les rabattements sur gare, lien rive droite – rive gauche :
 -  - Maillage des mobilités douces en bord de Seine
 -  - Traitement qualitatif de voie
 -  - Franchissements de la Seine (pont, passerelle, transport par câble, ...)
 -  - Transports en commun en site propre

Optimiser le tissu existant et densifier les secteurs stratégiques

-  Secteurs à enjeux de développement et de renouvellement / Intensifier la desserte en vallée de Seine
-  Mettre en œuvre l'intensification urbaine
-  Organiser de manière compacte les bourgs ruraux, maîtriser les entrées de ville et améliorer leur desserte
-  Requalifier et étendre les secteurs d'emplois, à l'appui d'une desserte améliorée
-  Intégrer aux dynamiques urbaines et économiques les grands Quartier Politique de la Ville et organiser leur desserte

4.1.4. Les orientations particulières d'aménagement

Le projet de PLUi de GPS&O comprend trois types d'OAP :

- Des OAP de secteurs à enjeux métropolitains ;
- Des OAP de secteurs à échelle communale ;
- Des OAP thématiques :
 - Une OAP commerce et artisanat,
 - Une OAP trame verte et bleue.

OAP de secteurs à enjeux métropolitains

Le projet est concerné par deux secteurs appartenant aux OAP à enjeux métropolitains :

- Le secteur n°11 de la Boucle de Chanteloup (Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine) ;
- Le secteur n°13 – Poissy Gare/ Centre-ville/ Beauregard.

■ OAP secteur n°11 – la Boucle de Chanteloup

La boucle de Chanteloup, en pleine mutation, se caractérise par les nombreux projets urbains et d'infrastructures existants, en cours et projetés sur son territoire. Cette OAP a vocation à doter la boucle de Chanteloup d'une vision d'ensemble cohérente reconnaissant l'identité forte de chacune de ses composantes. Ce projet d'ensemble se décline en plusieurs objectifs :

- Assurer la continuité et l'accessibilité des berges de la Seine de Triel à Andrésy en les connectant au centre de la Boucle ;
- Préserver et mettre en valeur les terres naturelles, en sauvegardant les terres agricoles fertiles et en organisant la reconquête des terres polluées ;
- Répondre aux besoins de logements et d'activités de certaines communes tout en limitant l'urbanisation ;
- Permettre l'intégration des futures zones urbanisées en proposant des « lisières » réconciliant espaces bâtis et paysagers.

L'une des orientations de cette OAP permettant de répondre à ces objectifs concerne l'organisation viaire et les déplacements au sein du territoire. Elle présente certains enjeux en lien avec le projet :

- Aménagement et structuration des voies accueillant le projet de TCSP reliant Carrières-sous-Poissy à Triel-sur-Seine ;
- Développement d'un maillage de liaisons douces continues sur la Boucle.

A noter que des alignements d'arbres à préserver sont également identifiés en bordure de la RD190 et que cette dernière fait partie des voies à restructurer.

Le projet répondra aux objectifs de cette OAP en proposant une mise à 2x2 voies de l'axe routier et en intégrant la réalisation d'un TCSP ainsi que des liaisons douces sécurisées (trottoirs et piste cyclable). De plus, des arbres seront replantés le long de la future 2 x 2 voies.

Le projet est compatible avec l'OAP secteur n°11.

■ OAP secteur n°13 - Poissy Gare/ Centre-ville/ Beauregard

Seule l'extrémité sud du projet est concernée par cette OAP.

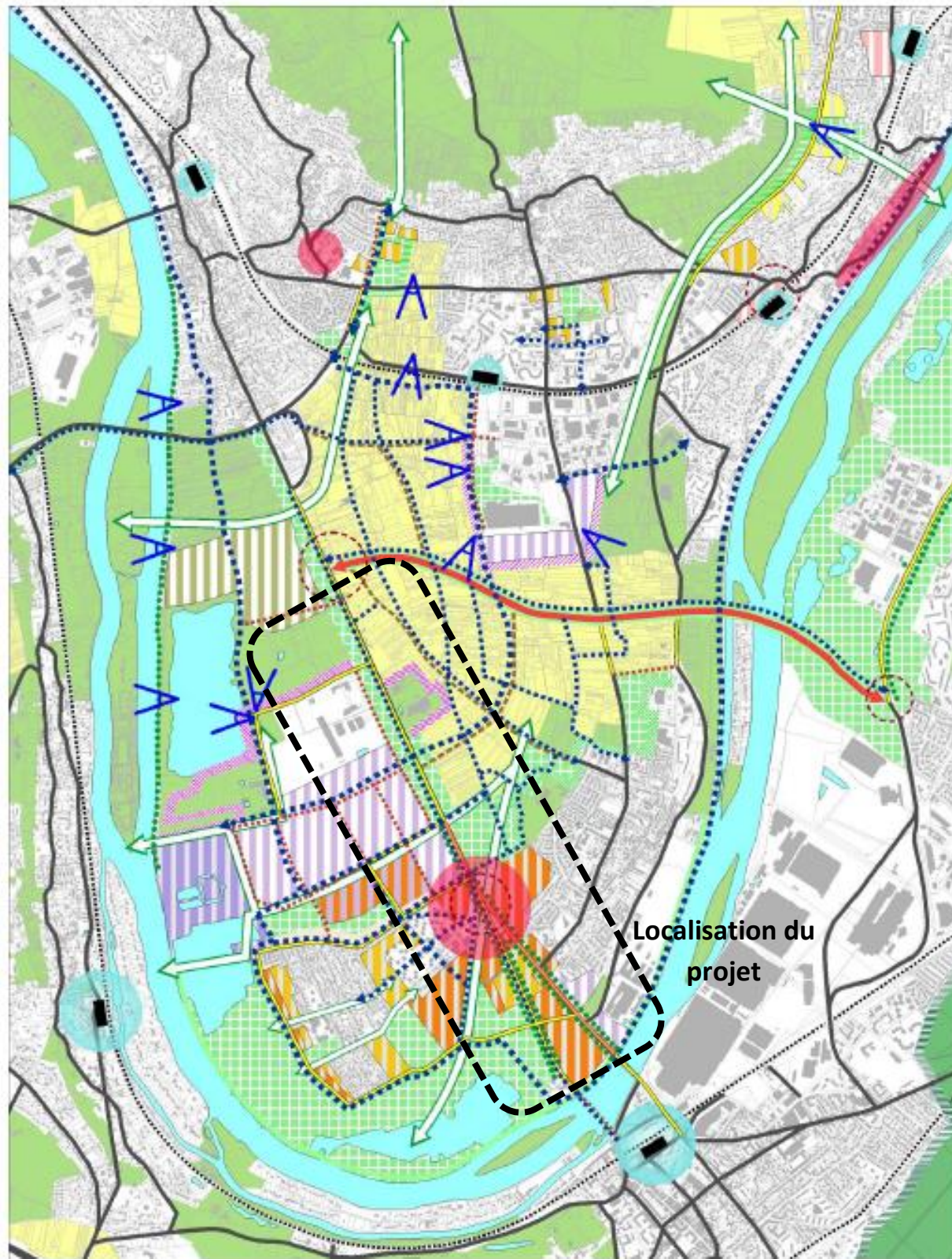
Au sein de ce secteur, la prolongation du RER EOLE implique notamment le réaménagement du pôle gare de Poissy en pôle d'échange multimodal qui s'insère dans un projet plus vaste de renouvellement du quartier de gare. Les trames viaires seront alors repensées pour améliorer les connexions entre le pôle gare et le centre-ville, entre le pôle gare et la Seine, entre les centralités et le quartier Beauregard.

La création d'une ligne de transport en commun reliant Triel-sur-Seine au pôle gare de Poissy partiellement requalifiée en site propre sur la traversée urbaine de Carrières-sous-Poissy fait partie des objectifs liés à cette OAP (matérialisée sur le schéma ci-après comme « liaison à faciliter »).








Le projet, proposant la réalisation d'un TCSP sur une partie de la RD190, est compatible avec l'OAP secteur n°13.

Le projet est compatible avec les OAP de secteurs à enjeux métropolitains du PLUi de GPS&O.






Figure 14 : Schéma de l'OAP secteur n°11 de la boucle de Chanteloup



Organiser les mobilités comme nouveau levier de développement

-  Améliorer l'accessibilité au réseau de transport (Eole, TGO)
-  Améliorer l'articulation des modes de transport, voitures/modes doux/modes actifs/gares
-  Organiser le rabattement vers les gares
- Améliorer le maillage urbain et organiser les rabattements sur gare, lien rive droite – rive gauche :
 -  - Maillage des mobilités douces en bord de Seine
 -  - Traitement qualitatif de voie
 -  - Franchissements de la Seine (pont, passerelle, transport par câble, ...)
 -  - Transports en commun en site propre

Optimiser le tissu existant et densifier les secteurs stratégiques

-  Secteurs à enjeux de développement et de renouvellement / Intensifier la desserte en vallée de Seine
-  Mettre en œuvre l'intensification urbaine
-  Organiser de manière compacte les bourgs ruraux, maîtriser les entrées de ville et améliorer leur desserte
-  Requalifier et étendre les secteurs d'emplois, à l'appui d'une desserte améliorée
-  Intégrer aux dynamiques urbaines et économiques les grands Quartier Politique de la Ville et organiser leur desserte

OAP de secteurs à échelle communale

Le projet n'est pas concerné par une OAP de secteur à échelle communale.

OAP thématiques

La Trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à constituer ou à reconstituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer et donc d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

La Trame verte et bleue se décline en plusieurs sous-trames suivant les types de milieux favorables à certains groupes d'espèces (boisé, prairial, aquatique, ...). Chaque sous-trame est ainsi constituée de composantes (réservoirs de biodiversité) et des corridors écologiques les reliant.

Le projet est concerné par l'OAP thématique « Trame Verte et Bleue ». Cette dernière définit des préconisations de gestion de la trame verte et bleue locale.

En effet, le projet recoupe un corridor fonctionnel ainsi que des secteurs de prairies, comme illustré sur la figure page suivante.

Les milieux prairiaux sont des espaces à forte valeur environnementale qui, en fonction de la nature du sol et du mode de gestion peuvent produire une grande diversité floristique. Ces espaces accueillent en général un grand nombre d'insectes, d'oiseaux et de reptiles situés en tête de la chaîne alimentaire. Les quelques milieux prairiaux existants doivent être préservés en priorité et mis en connexion pour assurer une présence minimale de la faune qui y est liée.

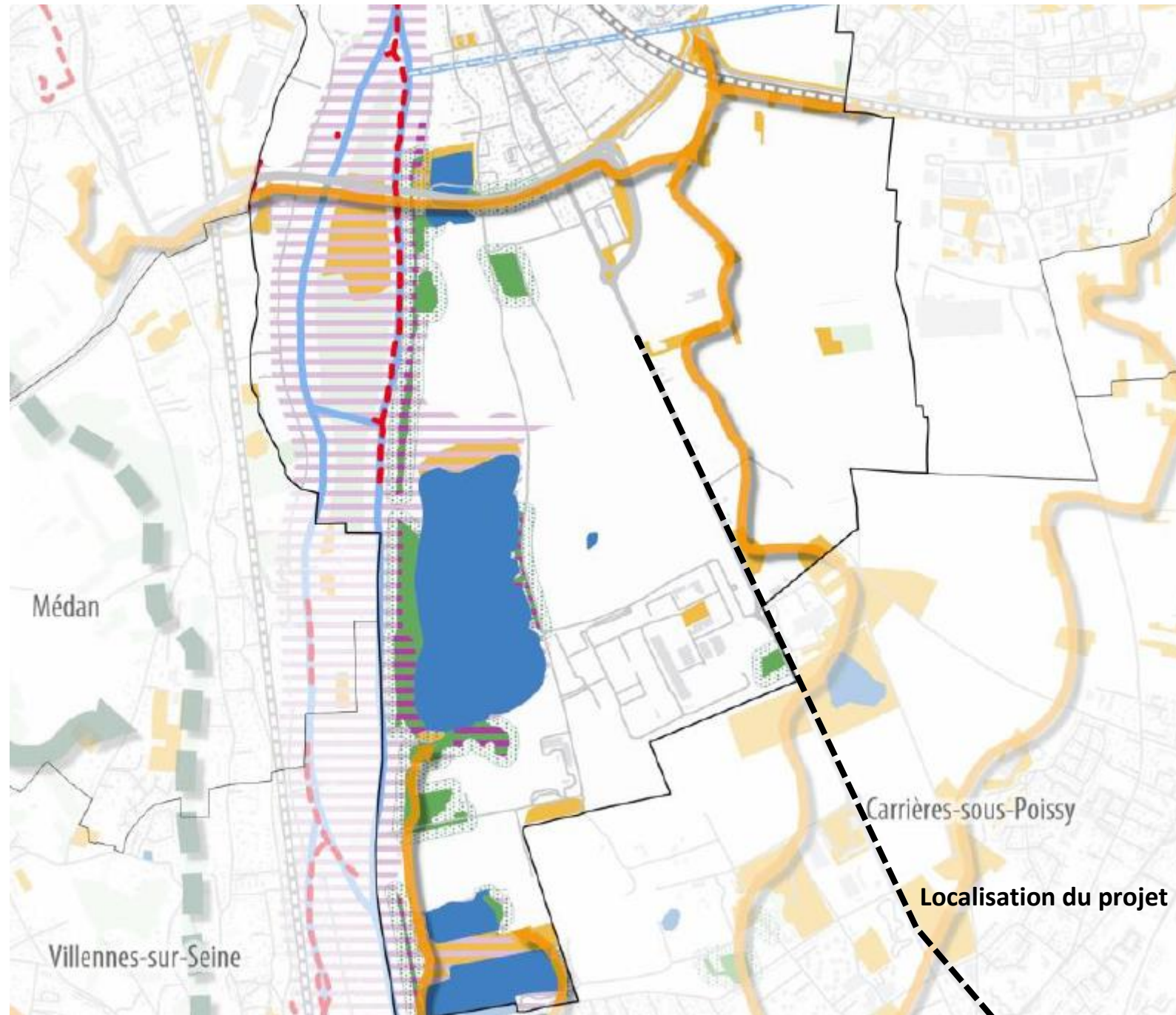
Le tableau ci-après présente les préconisations applicables aux constructions et aménagements extérieurs concernés par une composante des prairies et pelouses calcicoles.

Une étude écologique a été réalisée dans le cadre du projet (cf. Pièce G Etude d'impact du présent dossier DUP). Le corridor et les secteurs de prairies identifiés sont d'ores et déjà recoupés par la RD190 actuelle, sans que cela ne constitue un point de fragilité majeur. Le projet se calant sur le linéaire routier existant et n'impactant que marginalement les espaces situés de part et d'autre de la RD, l'impact sur ces derniers sera négligeable.

Par ailleurs, le projet n'aura aucun impact sur la Seine, composante de la trame bleue (corridor à conforter).

Le projet est compatible avec cette OAP Trames Verte et Bleue du PLUi de GPS&O.

Figure 15 : Schéma de l'OAP Trames Verte et Bleue – commune de Triel-sur-Seine



Bois et bocage

Corridors :

- Corridors fonctionnels
- Corridors à conforter
- Bande tampon de 35 m

Composantes principales :

- Bois et bocage

Prairies et pelouses calcicoles

Corridors :

- Corridors fonctionnels prairies
- Corridors à conforter prairies
- Corridors à conforter calcicoles

Composantes principales :

- Prairies
- Pelouses calcicoles

Milieux aquatiques

Corridors :

- Osbtacles à l'écoulement

Composantes principales :

- Cours d'eau
- Plans d'eau
- Mares et mouillères

Milieux humides

Corridors :

- Corridors fonctionnels
- Corridors à conforter

Composantes principales :

- Habitats humides

Grands ensembles naturels ou semi-naturels multitrames

- Grands réservoirs
- Grands sites d'intérêt écologique

Tableau 3 : Champs d'application de l'OAP Trames Verte et Bleue dans un corridor ou une composante des prairies et pelouses calcicoles

CHAMPS D'APPLICATION DE L'OAP DANS UN CORRIDOR OU UNE COMPOSANTE DES PRAIRIES ET PELOUSES CALCICOLES	
Les orientations ci-dessous s'appliquent aux constructions et leurs aménagements extérieurs en complémentarité des dispositions réglementaires.	
<i>Orientations générales</i>	<ul style="list-style-type: none"> > <i>Toute intervention sur les surfaces identifiées devra être justifiée par une étude environnementale et être compensée.</i> > <i>Rechercher la possibilité de restaurer une surface équivalente en priorité sur les sites d'actions potentielles les plus proches identifiés ci-après ou dans le corridor à fonctionnalité réduite le plus proche, sur un site présentant des conditions pédologiques et d'exposition équivalentes.</i> > <i>Préserver l'intégrité des composantes principales des pelouses calcicoles dans leurs emprises actuelles</i>
Morphologie et implantation des constructions	<p>Veiller à ne pas obérer le maintien de l'activité agricole (circulation agricole, bâtiments nécessaires à l'élevage comme des stabulations) contribuant à la préservation d'espaces naturels ouverts entretenus par leur entretien.</p> <p>Dans ces espaces, l'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables sera privilégiée pour les extensions des constructions existantes comme pour les constructions nouvelles.</p>
Qualité paysagère et écologique	<p>Dans les projets de constructions situés dans les corridors, prévoir des aménagements extérieurs comportant au minimum 75% de la surface de pleine terre en strate herbacée.</p> <p>Saisir l'opportunité de projets de constructions et d'aménagements pour restaurer en les ouvrant des espaces dégradés / enfrichés sous réserve de prise en compte de la biodiversité qui s'y est développée.</p> <p>Dans la composante, assurer le développement d'itinéraires de promenades et équipements d'accueil de la population en périphérie des secteurs les plus sensibles (pelouses calcicoles) et en valorisant les espaces de transition de qualité avec les autres milieux naturels attenants (massifs boisés notamment).</p>
Qualité urbaine, architecturale et environnementale	<p>Privilégier la mise en place de cortèges d'essences locales de la strate herbacée</p> <p>Conserver la perméabilité écologique du site par des clôtures adaptées permettant le passage de la petite faune.</p>

4.2. CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET

Après analyse du document d'urbanisme, le projet est compatible avec le projet de PLUI de GPS&O.

Toutefois, le Département souhaite mettre les emprises du projet en emplacement réservé de manière à ce qu'aucune autre occupation ou utilisation du sol ne soit autorisée sur ces emprises.

Une mise en compatibilité est donc nécessaire pour intégrer ce nouvel emplacement.

4.3. LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

Les servitudes rencontrées par le projet, sur le territoire communal de Triel-sur-Seine, sont recensées ci-dessous.

I3 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz

La canalisation Ø200 Bouafle – Triel – Le Pecq traverse la zone d'étude. Elle est protégée par une servitude. Une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) doit être envoyée à GRT-Gaz avant toute intervention au sein de celle-ci.

Cette servitude représente une contrainte importante pour le projet, notamment en phase travaux. Des échanges avec le concessionnaire seront réalisés afin d'étudier avec lui les différentes opportunités/solutions (protections des réseaux, dévoiement, ...).

I4 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques

Plusieurs lignes électriques du Réseau de Transport d'Electricité, gérées par RTE (Réseau de Transport d'Electricité) traversent l'aire d'étude :

- Les lignes aériennes 225 kV Mézerolles-Nourottes 1 et 2 (Dérivation Mureaux 1 et 2) ;
- Le poste de transformation 225 kV Nourottes à Triel-sur-Seine ;
- La ligne 2x63 kV Les Mureaux-Poissy 1-2, aérienne entre Médan et la RD 55 à Carrières-sous-Poissy, puis enterrée jusqu'aux usines PSA.

Le projet passe sous la partie aérienne de la ligne 2x63kv Les Mureaux Poissy. Il n'y a aucune conséquence en phase exploitation. Des précautions seront appliquées en phase travaux de manière à ce que les bras des engins de chantier ne rentrent pas en contact avec le réseau. Des échanges avec le concessionnaire permettront d'étudier avec lui les différentes précautions et les dispositifs à mettre en place.

PT3 : Communications téléphoniques et télégraphiques

La zone d'étude est concernée par deux servitudes de communication téléphoniques et télégraphiques. Cette servitude est instituée par les articles L45-1 à L48 et D408 à D411 du Code des Postes et Télécommunications Electroniques. Il s'agit des câbles suivants :

- Câble 370, Paris - Mantes, abonné, posé en conduites multiples, avenue de Poissy, avenue Paul Doumer, pont sur la Seine direction Vernouillet ; -
- Câble FO 303, Paris - Rouen, posé en conduites multiples, avenue de Chanteloup, rue d'Andresy, rue du Pavillon, avenue Paul Doumer, rue Eugène Senet, pont sur la Seine direction Vernouillet.

Cette servitude est un enjeu pour le projet qui devra prévoir un dévoiement de ces réseaux.

Des échanges avec le concessionnaire seront réalisés afin d'étudier avec lui les différentes opportunités/solutions (protections des réseaux, dévoiement...).

Ces servitudes ne remettent pas en cause le projet.

5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI

5.1. PRINCIPE RETENU POUR LA MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité du PLUI de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise porte uniquement sur l'inscription d'un nouvel emplacement réservé relatif au projet de requalification de la RD190. Cette évolution entraîne la modification :

- Du plan de zonage ;
- De la liste des emplacements réservés.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolution.

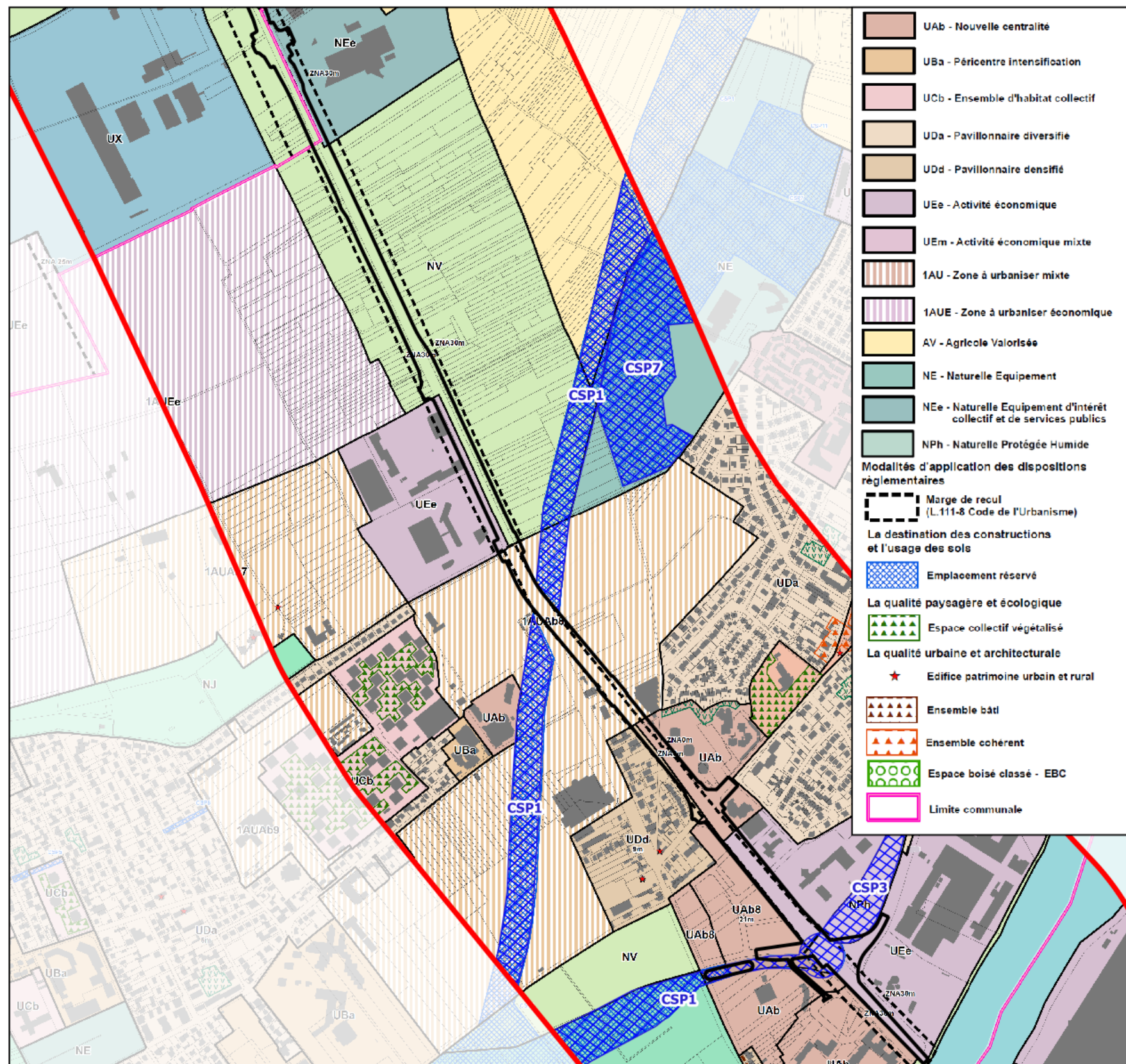
5.2. EVOLUTION DU PLAN DE ZONAGE INDUITE PAR LE PROJET

L'évolution du plan de zonage concerne :

- la création d'un emplacement réservé dédié au projet de requalification de la RD190 ;
- la modification de l'emprise de l'emplacement réservé CSP1 relatif à l'autoroute A104 ;
- la suppression de celui affecté au carrefour de la RD190/RD55 (CSP3) car inclus dans le présent projet.

La modification de l'emplacement réservé CSP1 a fait l'objet d'échanges avec l'Etat, bénéficiaire de ce dernier. L'Etat (la DIRIF) a formulé son accord lors de la réunion du 30 juillet 2019 et confirmé par courrier en date du 15 octobre 2019.

Figure 16 : Localisation du projet par rapport au plan de zonage sur la commune de Carrières-sous-Poissy



REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET CARRIERES-SOUS-POISSY

ZONAGE REGLEMENTAIRE PLUI EN PROJET CARRIERES-SOUS-POISSY

Localisation du projet

Légende

- Emprise du projet
- Zone d'étude

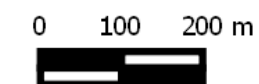
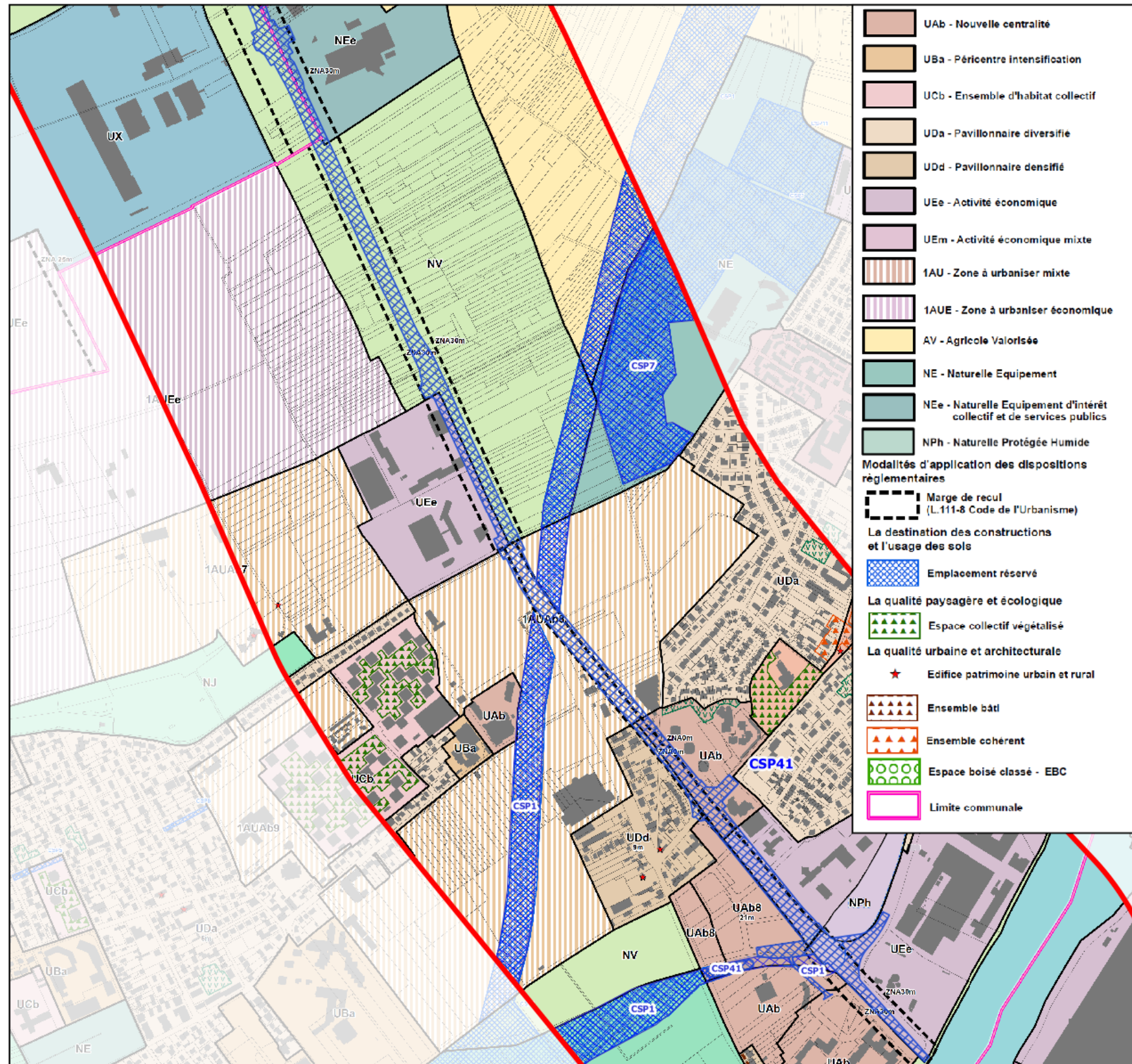


Figure 17 : Extrait du plan de zonage futur après mise en compatibilité (PLUI en projet) sur la commune de Carrières-sous-Poissy



REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET CARRIERES-SOUS-POISSY

ZONAGE REGLEMENTAIRE PLUI EN PROJET CARRIERES-SOUS-POISSY FUTUR

Légende

- Zone d'étude
- Emplacement réservé dédié au projet de requalification de la RD190 (CSP41)

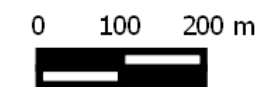


Figure 18 : Localisation du projet par rapport au plan de zonage sur la commune de Triel-sur-Seine

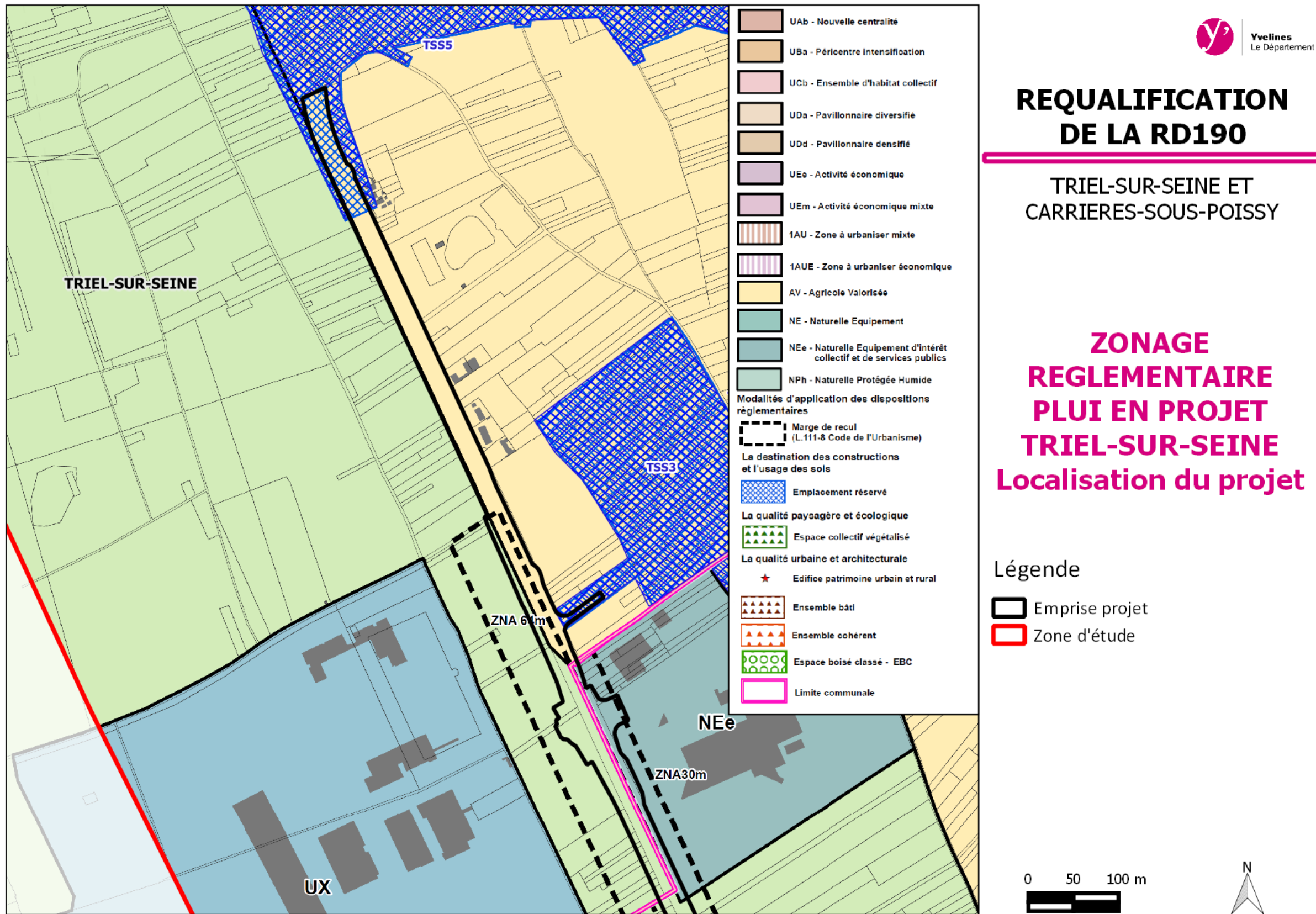
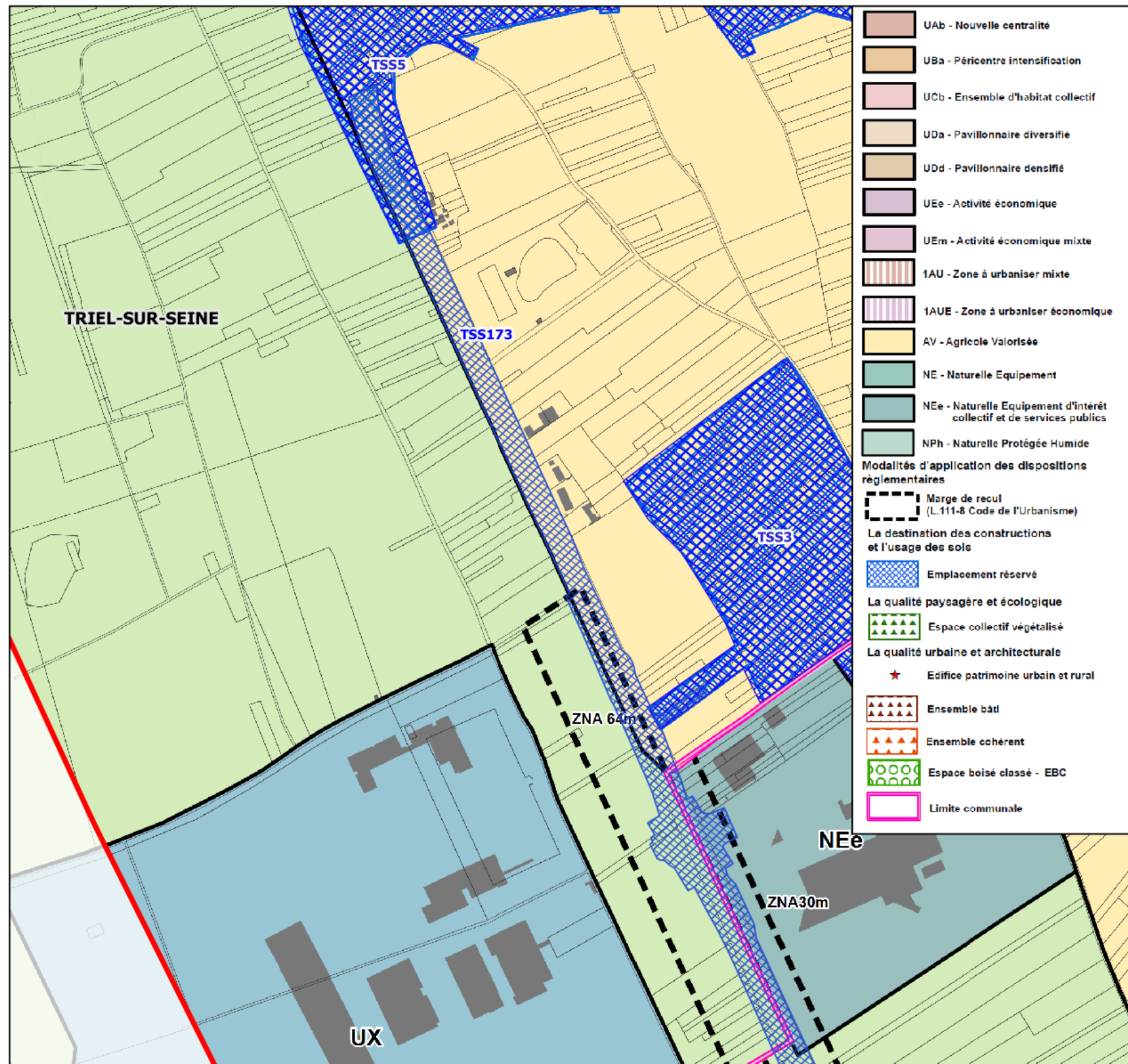


Figure 19 : Extrait du plan de zonage futur après mise en compatibilité (PLUI en projet) sur la commune de Triel-sur-Seine



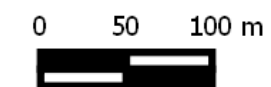
REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET CARRIERES-SOUS-POISSY

ZONAGE REGLEMENTAIRE PLUI EN PROJET TRIEL-SUR-SEINE FUTUR

Légende

- Zone d'étude
- Emplacement réservé dédié au projet de requalification de la RD190 (TSS173)



5.3. EVOLUTION DU TABLEAU DES EMPLACEMENTS RESERVES

La liste des emplacements réservés doit être modifiée pour inclure un nouvel emplacement réservé dédié au projet de requalification de la RD190.

Figure 20 : Tableau des emplacements réservés avant mise en compatibilité centré sur la commune de Carrières-sous-Poissy

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
BUC4	BUHELAY	Voirie - Projet Transport	Accès quartier des Brouets	5 666 m ²	CU GPSEO
BUC5	BUHELAY	Réseaux - Assainissement	Collecteur assainissement Sud (eaux pluviales)	4 292 m ²	CU GPSEO
BUC6	BUHELAY	Réseaux - Assainissement	Bassin assainissement sud-ouest (eaux pluviales)	3 739 m ²	CU GPSEO
BUC7	BUHELAY	Voirie - Projet Transport	Elargissement de l'emprise de la future rue de liaison entre la rue des Meuniers et le secteur dit de la Raquette dans la ZAC Mantes Université	2 659 m ²	EPAMSA
CSP1	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Autoroute A104	326 565 m ²	Etat
CSP2	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Liaison D30 – D190 : Pont à Achères – Boucle de Chanteloup	61 800 m ²	Département
CSP3	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Carrefour D190 - D55	18 785 m ²	Département
CSP4	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Liaison piétonne entre la rue du Larry et le boulevard Pelletier (D55)	267 m ²	CU GPSEO
CSP5	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Voirie piétonne entre la rue de la Réverie et la rue Saint-Honoré	994 m ²	CU GPSEO
CSP6	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Voirie piétonne entre la rue Pasteur et la rue Saint-Louis	648 m ²	CU GPSEO
CSP7	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Complexe sportif	108 941 m ²	Commune
CSP8	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Extension du nouveau cimetière	8 018 m ²	Commune
CSP9	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Equipements publics d'intérêt communautaire	11 302 m ²	Commune
CSP10	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Agrandissement de la cour de l'Ecole Chamfleury	102 m ²	Commune
CSP11	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Maison de l'agriculture	27 334 m ²	Commune
CSP27	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Prolongement de la rue Vanderbilt à l'Ouest	1 513 m ²	CU GPSEO
CSP40	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Aire de grand passage des gens du voyage	10 972 m ²	CU GPSEO
CLV2	CHANTELOUP LES VIGNES	Voirie - Projet Transport	Autoroute A104	108 100 m ²	Etat
CLV3	CHANTELOUP LES VIGNES	Voirie - Projet Transport	Desserte de la zone d'activités	2 011 m ²	CU GPSEO
CLV7	CHANTELOUP LES VIGNES	Voirie - Projet Transport	Liaison D30 - D190 : Pont à Achères - Boucle de Chanteloup	37 226 m ²	Département
CLV10	CHANTELOUP LES VIGNES	Environnement	Aménagement paysager	711 m ²	Commune
CHP1	CHAPET	Voirie - Projet Transport	Contournement Est des Mureaux	32 226 m ²	Département
CHP4	CHAPET	Equipement public	Création d'un espace public, de stationnement et élargissement de voirie	275 m ²	Commune
CHP5	CHAPET	Stationnement	Création de places de stationnement	868 m ²	Commune
CHP6	CHAPET	Voirie - Projet Transport	Déviation D154	74 841 m ²	Département
CSH1	CONFLANS SAINTE HONORINE	Environnement	Espace libre public et boisé sur l'île du Devant	20 833 m ²	Commune

Figure 21 : Tableau des emplacements réservés après mise en compatibilité centré sur la commune de Carrières-sous-Poissy

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
BUC4	BUHELAY	Voirie - Projet Transport	Accès quartier des Brouets	5 666 m ²	CU GPSEO
BUC5	BUHELAY	Réseaux - Assainissement	Collecteur assainissement Sud (eaux pluviales)	4 292 m ²	CU GPSEO
BUC6	BUHELAY	Réseaux - Assainissement	Bassin assainissement sud-ouest (eaux pluviales)	3 739 m ²	CU GPSEO
BUC7	BUHELAY	Voirie - Projet Transport	Elargissement de l'emprise de la future rue de liaison entre la rue des Meuniers et le secteur dit de la Raquette dans la ZAC Mantes Université	2 659 m ²	EPAMSA
CSP1	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Autoroute A104	320 982 m ²	Etat
CSP2	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Liaison D30 – D190 : Pont à Achères – Boucle de Chanteloup	61 800 m ²	Département
CSP4	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Liaison piétonne entre la rue du Larry et le boulevard Pelletier (D55)	267 m ²	CU GPSEO
CSP5	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Voirie piétonne entre la rue de la Réverie et la rue Saint-Honoré	994 m ²	CU GPSEO
CSP6	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Voirie piétonne entre la rue Pasteur et la rue Saint-Louis	648 m ²	CU GPSEO
CSP7	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Complexe sportif	108 941 m ²	Commune
CSP8	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Extension du nouveau cimetière	8 018 m ²	Commune
CSP9	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Equipements publics d'intérêt communautaire	11 302 m ²	Commune
CSP10	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Agrandissement de la cour de l'Ecole Chamfleury	102 m ²	Commune
CSP11	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Maison de l'agriculture	27 334 m ²	Commune
CSP27	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie - Projet Transport	Prolongement de la rue Vanderbilt à l'Ouest	1 513 m ²	CU GPSEO
CSP40	CARRIERES SOUS POISSY	Equipement public	Aire de grand passage des gens du voyage	10 972 m ²	CU GPSEO
CSP41	CARRIERES SOUS POISSY	Voirie – Projet Transport	Requalification de la RD190	84 316 m ²	Département
CLV2	CHANTELOUP LES VIGNES	Voirie - Projet Transport	Autoroute A104	108 100 m ²	Etat
CLV3	CHANTELOUP LES VIGNES	Voirie - Projet Transport	Desserte de la zone d'activités	2 011 m ²	CU GPSEO
CLV7	CHANTELOUP LES VIGNES	Voirie - Projet Transport	Liaison D30 - D190 : Pont à Achères - Boucle de Chanteloup	37 226 m ²	Département
CLV10	CHANTELOUP LES VIGNES	Environnement	Aménagement paysager	711 m ²	Commune
CHP1	CHAPET	Voirie - Projet Transport	Contournement Est des Mureaux	32 226 m ²	Département
CHP4	CHAPET	Equipement public	Création d'un espace public, de stationnement et élargissement de voirie	275 m ²	Commune
CHP5	CHAPET	Stationnement	Création de places de stationnement	868 m ²	Commune
CHP6	CHAPET	Voirie - Projet Transport	Déviation D154	74 841 m ²	Département
CSH1	CONFLANS SAINTE HONORINE	Environnement	Espace libre public et boisé sur l'île du Devant	20 833 m ²	Commune

Figure 22 : Tableau des emplacements réservés avant mise en compatibilité centré sur la commune de Triel-sur-Seine

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
TSS1	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Projet du Port Autonome de Paris Secteur Les Gilbertes	322 845 m ²	HAROPA
TSS2	TRIEL-SUR-SEINE	Equipement public	Cimetière Secteur Les Murgers Verts Nord	12 871 m ²	Commune
TSS3	TRIEL-SUR-SEINE	Stationnement	Aire de grand passage des gens du voyage	47 950 m ²	CU GPSEO
TSS4	TRIEL-SUR-SEINE	Environnement	Espace public paysager (Hautil) rue des Frères Leiris	3 305 m ²	Commune
TSS5	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Barreau reliant les D190 et D30	135 967 m ²	Département

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
TSS145	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement de voirie 8 m - Rue des Hublins	1 376 m ²	CU GPSEO
TSS147	TRIEL-SUR-SEINE	Equipement public	Elargissement voirie 8 m - Rue des Biaunes	1 068 m ²	CU GPSEO
TSS148	TRIEL-SUR-SEINE	Stationnement	Elargissement voirie 6 m - Chemin rural dit de la ruelle d'Asnières	215 m ²	CU GPSEO
TSS149	TRIEL-SUR-SEINE	Environnement	Elargissement voirie 6 m - Chemin rural dit des Picardes	1 442 m ²	CU GPSEO
TSS150	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement 6 m - Rue Octave Mirbeau (de Hautil à Général Leclerc)	1 819 m ²	CU GPSEO
TSS151	TRIEL-SUR-SEINE	Equipement public	Elargissement 6 m - Rue Octave Mirbeau (de Hautil à Général Leclerc)	585 m ²	CU GPSEO
TSS152	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 6 m - Rue Henri Durel	1 522 m ²	CU GPSEO
TSS153	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement 16 m - Rue de Chanteloup (de la D1 à la limite de Chanteloup)	3 603 m ²	CU GPSEO
TSS154	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 8 m - Avenue des Frères Martin	2 120 m ²	CU GPSEO
TSS156	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 4 m - Sente rurale dite des Remontants les Temporets	295 m ²	CU GPSEO
TSS157	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement de voirie 4 m - Sente rurale dite des Fosses	751 m ²	CU GPSEO
TSS159	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 8 m - Rue des Saussaies Pissefontaine	4 070 m ²	CU GPSEO
TSS160	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement 4 m - sente rurale dite sente et 2ème sente des Perruches	345 m ²	CU GPSEO
TSS164	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Rue des Frères Laisney - Elargissement 8 m	1 902 m ²	CU GPSEO
TSS165	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Côté impair Chemin rurale des graviers	3 870 m ²	CU GPSEO
TSS169	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 6 m - Allée des Marais	99 m ²	CU GPSEO
TSS170	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie -Sente dite 1ère sente du Battoir	698 m ²	CU GPSEO
TSS171	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement côté impair Chemin Vieux	1 210 m ²	CU GPSEO
TSS172	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement côté impair Rue des Grésillons	1 640 m ²	CU GPSEO
VSS1	VAUX-SUR-SEINE	Environnement	Espace vert (ouverture sur la Seine)	15 040 m ²	Commune
VSS2	VAUX-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement du carrefour	3 026 m ²	CU GPSEO
VSS4	VAUX-SUR-SEINE	Equipement public	Extension groupe scolaire et équipement sportif	3 759 m ²	Commune
VSS11	VAUX-SUR-SEINE	Stationnement	Parking cimetière	1 106 m ²	Commune
VES1	VERNEUIL SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Voie de contournement Verneuil-Vernouillet	73 077 m ²	Département

Figure 23 : Tableau des emplacements réservés après mise en compatibilité centré sur la commune de Triel-sur-Seine

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
TSS1	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Projet du Port Autonome de Paris Secteur Les Gilbertes	322 845 m ²	HAROPA
TSS2	TRIEL-SUR-SEINE	Equipement public	Cimetière Secteur Les Murgers Verts Nord	12 871 m ²	Commune
TSS3	TRIEL-SUR-SEINE	Stationnement	Aire de grand passage des gens du voyage	47 500 m ²	CU GPSEO
TSS4	TRIEL-SUR-SEINE	Environnement	Espace public paysager (Hautil) rue des Frères Leiris	3 305 m ²	Commune
TSS5	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Barreau reliant les D190 et D30	132 487 m ²	Département

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
TSS145	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement de voirie 8 m - Rue des Hublins	1 376 m ²	CU GPSEO
TSS147	TRIEL-SUR-SEINE	Equipement public	Elargissement voirie 8 m - Rue des Biaunes	1 068 m ²	CU GPSEO
TSS148	TRIEL-SUR-SEINE	Stationnement	Elargissement voirie 6 m - Chemin rural dit de la ruelle d'Asnières	215 m ²	CU GPSEO
TSS149	TRIEL-SUR-SEINE	Environnement	Elargissement voirie 6 m - Chemin rural dit des Picardes	1 442 m ²	CU GPSEO
TSS150	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement 6 m - Rue Octave Mirbeau (de Hautil à Général Leclerc)	1 819 m ²	CU GPSEO
TSS151	TRIEL-SUR-SEINE	Equipement public	Elargissement 6 m - Rue Octave Mirbeau (de Hautil à Général Leclerc)	585 m ²	CU GPSEO
TSS152	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 6 m - Rue Henri Durel	1 522 m ²	CU GPSEO
TSS153	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement 16 m - Rue de Chanteloup (de la D1 à la limite de Chanteloup)	3 603 m ²	CU GPSEO
TSS154	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 8 m - Avenue des Frères Martin	2 120 m ²	CU GPSEO
TSS156	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 4 m - Sente rurale dite des Remontants les Temporets	295 m ²	CU GPSEO
TSS157	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement de voirie 4 m - Sente rurale dite des Fosses	751 m ²	CU GPSEO
TSS159	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 8 m - Rue des Saussaies Pissefontaine	4 070 m ²	CU GPSEO
TSS160	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement 4 m - sente rurale dite sente et 2ème sente des Perruches	345 m ²	CU GPSEO
TSS164	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Rue des Frères Laisney - Elargissement 8 m	1 902 m ²	CU GPSEO
TSS165	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Côté impair Chemin rurale des graviers	3 870 m ²	CU GPSEO
TSS169	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie 6 m - Allée des Marais	99 m ²	CU GPSEO
TSS170	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie -Sente dite 1ère sente du Battoir	698 m ²	CU GPSEO
TSS171	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement côté impair Chemin Vieux	1 210 m ²	CU GPSEO
TSS172	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement côté impair Rue des Grésillons	1 640 m ²	CU GPSEO
TSS173	TRIEL-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Requalification de la RD190	24 126 m²	Département
VSS1	VAUX-SUR-SEINE	Environnement	Espace vert (ouverture sur la Seine)	15 040 m ²	Commune
VSS2	VAUX-SUR-SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement du carrefour	3 026 m ²	CU GPSEO
VSS4	VAUX-SUR-SEINE	Equipement public	Extension groupe scolaire et équipement sportif	3 759 m ²	Commune
VSS11	VAUX-SUR-SEINE	Stationnement	Parking cimetière	1 106 m ²	Commune
VES1	VERNEUIL SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Voie de contournement Verneuil-Vernouillet	73 077 m ²	Département

6. COURRIER DE L'ETAT RELATIF A L'EMPLACEMENT RESERVE DE L'A104

L'Etat a formulé son accord pour la modification de l'emplacement réservé de l'A104 par courrier en date du 15 octobre 2019, exposé ci-après.



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement
Île-de-France

Paris, le 15 OCT. 2019

Direction des routes Île-de-France
Service de modernisation du réseau
D 3249 / 2019

Monsieur le Ministre,

Par courrier du 1^{er} avril 2019, vous sollicitez mon accord pour une mutation de deux emplacements réservés au projet de prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval, au profit du projet porté par le Département des Yvelines de requalification de la RD 190 permettant l'insertion d'un TCSP en gare urbaine.

Après échanges entre nos services, il s'avère que votre projet, s'il pourrait rendre plus complexe et renchérir un passage ultérieur du prolongement de l'A104, n'en interdit cependant pas la réalisation.

Aussi, j'émetts un avis favorable à votre demande, sur la base du plan fourni par vos services et annexé à la présente.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma considération distinguée.

p'dile,

Le Préfet de la Région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

Michel CADOT

Monsieur Pierre BÉDIER
Ancien Ministre,
Président du Conseil Départemental des Yvelines
Hôtel du Département
2 Place André Mignot
78012 VERSAILLES CEDEX





5 rue Leblanc 75 911 Paris Cedex 15
Standard : 01.82.52.40.00 Site internet : www.ile-de-france.gouv.fr

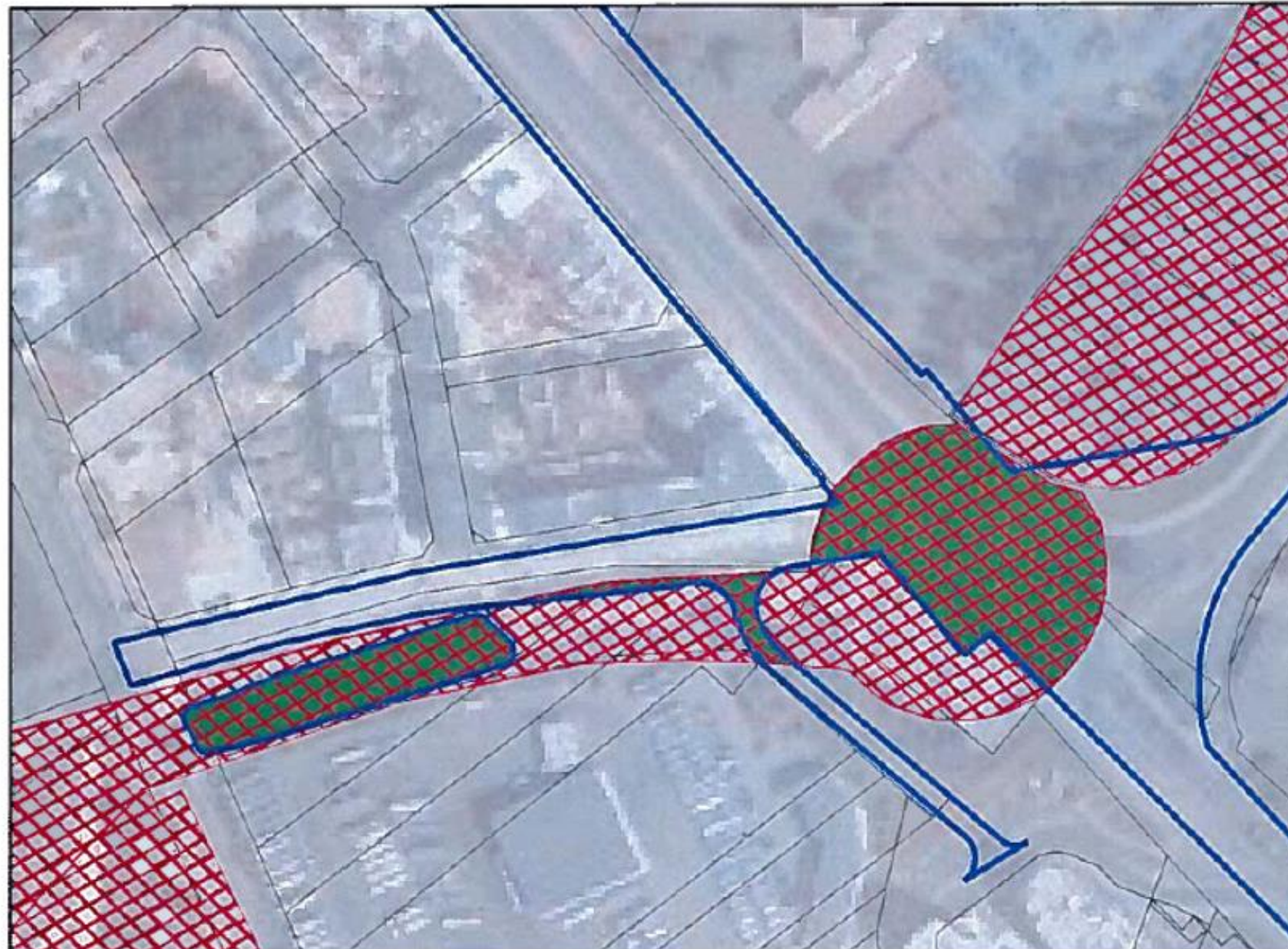
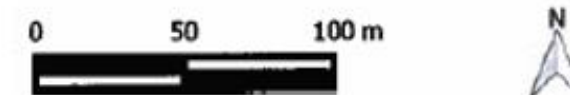
REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET
CARRIERES-SOUS-POISSY

ER 1 POUR CREATION A104 ET EMPRISE PROJET

Légende

-  Zone d'étude
-  Emplacements réservés figurant sur le plan de zonage de Carrières-sous-Poissy
-  Emprise projet RD190
-  Emprise ER 1 pour création A104 sous l'emprise du projet RD190



Section	Numéro	Contenance totale (m ²)
AL	571	13201
AS	1178	35174
AS	1157	445
AI	653	4339
AI	751	4697
AI	601	1918
AI	656	433

